This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.
+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.
+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.
+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

A propos de ce livre

Ceci est une copie numérique d'un ouvrage conservé depuis des générations dans les rayonnages d'une bibliothèque avant d'être numérisé avec précaution par Google dans le cadre d'un projet visant à permettre aux internautes de découvrir l'ensemble du patrimoine littéraire mondial en ligne.

Ce livre étant relativement ancien, il n'est plus protégé par la loi sur les droits d'auteur et appartient à présent au domaine public. L'expression "appartenir au domaine public" signifie que le livre en question n'a jamais été soumis aux droits d'auteur ou que ses droits légaux sont arrivés à expiration. Les conditions requises pour qu'un livre tombe dans le domaine public peuvent varier d'un pays à l'autre. Les livres libres de droit sont autant de liens avec le passé. Ils sont les témoins de la richesse de notre histoire, de notre patrimoine culturel et de la connaissance humaine et sont trop souvent difficilement accessibles au public.

Les notes de bas de page et autres annotations en marge du texte présentes dans le volume original sont reprises dans ce fichier, comme un souvenir du long chemin parcouru par l'ouvrage depuis la maison d'édition en passant par la bibliothèque pour finalement se retrouver entre vos mains.

Consignes d'utilisation

Google est fier de travailler en partenariat avec des bibliothèques à la numérisation des ouvrages appartenant au domaine public et de les rendre ainsi accessibles à tous. Ces livres sont en effet la propriété de tous et de toutes et nous sommes tout simplement les gardiens de ce patrimoine. Il s'agit toutefois d'un projet coûteux. Par conséquent et en vue de poursuivre la diffusion de ces ressources inépuisables, nous avons pris les dispositions nécessaires afin de prévenir les éventuels abus auxquels pourraient se livrer des sites marchands tiers, notamment en instaurant des contraintes techniques relatives aux requêtes automatisées.

Nous vous demandons également de:

+ *Ne pas utiliser les fichiers à des fins commerciales* Nous avons conçu le programme Google Recherche de Livres à l'usage des particuliers. Nous vous demandons donc d'utiliser uniquement ces fichiers à des fins personnelles. Ils ne sauraient en effet être employés dans un quelconque but commercial.

+ *Ne pas procéder à des requêtes automatisées* N'envoyez aucune requête automatisée quelle qu'elle soit au système Google. Si vous effectuez des recherches concernant les logiciels de traduction, la reconnaissance optique de caractères ou tout autre domaine nécessitant de disposer d'importantes quantités de texte, n'hésitez pas à nous contacter. Nous encourageons pour la réalisation de ce type de travaux l'utilisation des ouvrages et documents appartenant au domaine public et serions heureux de vous être utile.

+ *Ne pas supprimer l'attribution* Le filigrane Google contenu dans chaque fichier est indispensable pour informer les internautes de notre projet et leur permettre d'accéder à davantage de documents par l'intermédiaire du Programme Google Recherche de Livres. Ne le supprimez en aucun cas.

+ *Rester dans la légalité* Quelle que soit l'utilisation que vous comptez faire des fichiers, n'oubliez pas qu'il est de votre responsabilité de veiller à respecter la loi. Si un ouvrage appartient au domaine public américain, n'en déduisez pas pour autant qu'il en va de même dans les autres pays. La durée légale des droits d'auteur d'un livre varie d'un pays à l'autre. Nous ne sommes donc pas en mesure de répertorier les ouvrages dont l'utilisation est autorisée et ceux dont elle ne l'est pas. Ne croyez pas que le simple fait d'afficher un livre sur Google Recherche de Livres signifie que celui-ci peut être utilisé de quelque façon que ce soit dans le monde entier. La condamnation à laquelle vous vous exposeriez en cas de violation des droits d'auteur peut être sévère.

À propos du service Google Recherche de Livres

En favorisant la recherche et l'accès à un nombre croissant de livres disponibles dans de nombreuses langues, dont le français, Google souhaite contribuer à promouvoir la diversité culturelle grâce à Google Recherche de Livres. En effet, le Programme Google Recherche de Livres permet aux internautes de découvrir le patrimoine littéraire mondial, tout en aidant les auteurs et les éditeurs à élargir leur public. Vous pouvez effectuer des recherches en ligne dans le texte intégral de cet ouvrage à l'adresse `http://books.google.com`

Soc
3573
55

321

Columbia College
in the City of New York.
Library.

SIGILLUM COLLEGII COLUMBIÆ NOVI EBORACI.
IN LUMINE TUO VIDEBIMUS LUMEN

Special Fund
1895
Given anonymously.

Harvard College Library

HARVARDIANA · IN · NOV · ANG · ACADEMIA · CHRISTO ET ECCLESIAE
VE RI TAS

OM THE BEQUEST OF
LES SUMNER
CLASS OF 1830
FROM MASSACHUSETTS
BOOKS RELATING TO
OLITICS AND FINE ARTS

QUESTIONS COLONIALES

DE LA

TRANSPORTATION

CONSIDÉRÉE

COMME MOYEN DE RÉPRESSION ET COMME FORCE COLONISATRICE

PAR

HENRI COR

DOCTEUR EN DROIT

COLUMBIA COLLEGE LIBRARY N.Y.

PARIS

V. GIARD & E. BRIÈRE

Libraires-Éditeurs

16, RUE SOUFFLOT, 16

1895

Soc 3573.55
COLUMBIA
COLLEGE
LIBRARY N.Y.
HARVARD COLLEGE
MAR 8 1921
LIBRARY
Sumner fund

A M. DE LA VAISSIÈRE DE LAVERGNE

Directeur de la Comptabilité et des Services Pénitentiaires au Ministère des Colonies

ET

A M. SCHMIDT

Chef du bureau de l'Administration Pénitentiaire au même Département

Hommage respectueux.

216070

4 MAR 1896 SL 72 L 57

COLUMBIA UNIVERSITY LIBRARY

QUESTIONS COLONIALES

DE LA TRANSPORTATION CONSIDÉRÉE COMME MOYEN DE RÉPRESSION ET COMME FORCE COLONISATRICE

TITRE PREMIER

Considérations générales.

CHAPITRE PREMIER

OBJET ET UTILITÉ DE CETTE ÉTUDE.

Les nations civilisées, regorgeant de richesses, se partagent deux continents, l'Asie, l'Afrique, et les îles de l'Océanie, sous les noms de colonies, de protectorats, de zônes d'influence, pour assurer des débouchés à leurs énormes productions et sans doute aussi pour satisfaire au désir de

conquêtes que ressentent tous les peuples à la vitalité puissante. Dérivatif heureux qui épargnera, peut-être, à l'Europe, des hécatombes humaines.

La France, en particulier, s'est imposé depuis vingt ans des sacrifices considérables pour accroître son domaine d'outre-mer, moins en vue d'un profit actuel que pour constituer une réserve à l'activité des générations futures.

Mais il ne suffit pas de planter notre drapeau sur un point quelconque du globe pour y asseoir notre influence et obtenir les résultats économiques cherchés, il faut encore organiser le pays annexé et savoir le mettre en valeur.

Il m'a donc paru intéressant d'étudier l'une des faces de ce problème de la colonisation qui passionne les esprits les plus sérieux parce qu'il touche à l'avenir de notre race, à son expansion dans le monde.

On a dit que nous avions des colonies, mais pas de colons; c'est une vérité qui n'a jamais été si frappante que de nos jours. Notre territoire extra-européen est immense, son étendue augmente constamment, mais il est généralement peu habité et, outre que les statistiques accusent une décroissance continuelle dans les naissances de la Métropole, le peu d'émigrants que nous fournissons

encore se porte à l'étranger, particulièrement dans les Républiques de l'Amérique du Sud.

Il est, par conséquent, indispensable d'employer fructueusement tous les moyens qui sont à notre portée pour assurer la prospérité de nos possessions lointaines et en justifier ainsi l'occupation vis-à-vis de la postérité.

C'est pourquoi je me suis proposé d'examiner dans ce travail l'organisation des établissements pénitentiaires d'outre-mer au point de vue de l'utilisation de la main d'œuvre des condamnés ; mais je n'ai pas tardé à reconnaître qu'il était impossible d'approfondir cette question sans envisager celle de la répression des crimes par la transportation. Ces deux aspects de la même institution sont, en effet, inséparables, car le châtiment et l'amélioration du coupable doivent être les principaux objectifs poursuivis dans l'exécution des peines.

D'ailleurs, tout se tient en cette matière, et il est évident que l'on ne peut faire d'un condamné un colon utile qu'autant qu'il a passé victorieusement par la série d'épreuves salutaires et habilement ménagées que doit comprendre une bonne peine.

D'autre part, il m'a semblé qu'il valait mieux, dans un intérêt de méthode et aussi pour me ren-

fermer dans de justes limites, restreindre mes investigations à la seule peine de la transportation des condamnés aux travaux forcés qui est pratiquée, en France, depuis 42 ans, et présente, en raison même de ce long fonctionnement, un plus grand intérêt pour le commentateur.

Toutefois, ce motif à lui seul ne suffirait peut-être pas pour expliquer la préférence que j'ai donnée à l'étude de la transportation des forçats. Il en est un autre plus puissant et qui m'a décidé, c'est qu'elle est, à mon avis et pour les raisons que j'indique ci-après, le type le plus parfait de la peine exécutée aux colonies.

En effet, quatre peines peuvent être purgées dans les pénitenciers coloniaux :

La déportation des condamnés politiques depuis la loi du 8 juin 1850 ;

La transportation des condamnés aux travaux forcés qui date du décret du 27 mars 1852, mais qui n'a reçu la sanction législative qu'en 1854. (Loi du 30 mai) ;

La réclusion des individus d'origine africaine ou asiatique, condamnés par les tribunaux de la Guyane, de la Martinique, de la Guadeloupe et de la Réunion (Décret du 20 août 1853) ;

La relégation des récidivistes qui est la dernière créée et peut-être pas la mieux organisée ;

elle a pris place dans notre système pénitentiaire avec la loi du 27 mai 1885.

Or, la déportation n'est plus que très rarement appliquée. Les insurgés de 1871 qui l'avaient encourue, sont rentrés en France en 1880; l'amnistie générale a fait disparaître ce « haillon de la guerre civile » suivant le mot énergique de Gambetta (Discours au corps législatif) (1).

D'ailleurs, les déportés n'étant pas astreints au travail, et conservant, bien que soumis à une peine perpétuelle, l'espoir vivace du retour dans leurs foyers où ils savent ne pas être traités en déclassés, ne peuvent apporter leur pierre à l'édifice de la colonisation. Le but poursuivi, se débarrasser d'individus dangereux dans les moments de trouble, est atteint par l'envoi dans les colonies; la déportation appartient donc au domaine des faits simples par son côté matériel et, partant, se passe de commentaires à ce point de vue. Quant à son côté moral, il ne m'appartient pas de l'envisager ici.

La réclusion des condamnés provenant de nos anciennes colonies s'applique à un nombre trop

1. A l'occasion de l'amnistie générale, 145 individus condamnés aux travaux forcés pour faits connexes à la Commune ont été grâciés. Je crois ce fait p eu connu.

QUESTIONS COLONIALES

DE LA

TRANSPORTATION

CONSIDÉRÉE

COMME MOYEN DE RÉPRESSION ET COMME FORCE COLONISATRICE

PAR

HENRI COR

DOCTEUR EN DROIT

COLUMBIA COLLEGE LIBRARY N.Y.

PARIS

V. GIARD & E. BRIÈRE

Libraires-Éditeurs

16, RUE SOUFFLOT, 16

1895

d'œuvre des condamnés et en vue du reclassement des natures dévoyées, mais seulement dans le but d'assurer la tranquillité publique.

Il est arrivé, cependant, que, par suite de circonstances heureuses, ces expatriations forcées ont tourné au profit des terres d'exil, et il n'est pas sans intérêt de jeter sur le passé un coup d'œil rétrospectif qui nous permettra de dégager plus d'un enseignement pour l'avenir.

CHAPITRE II

HISTORIQUE DE LA TRANSPORTATION.

§ 1er. — *Cas d'application en Angleterre et en France.*

« Bannir les malfaiteurs, les gens mal famés, « flétris ou dangereux, est une bien vieille cou- « tume; l'exil a dû précéder la prison, car l'idée « en est plus simple; l'autre mode sent la recher- « che, dénote le travail de civilisation » (1). On peut dire que le bannissement et la suppression violente ont été les deux seules formes de péna-

1. *Étude sur la question des peines*, par Michaux, sous-directeur, depuis directeur des colonies au Ministère de la marine, p. 27. Paris, 1875.

lité connues des sociétés à leur origine. A mesure que les mœurs se sont adoucies et que la civilisation a fait des progrès, d'autres moyens, tels que l'amende, la prison, les châtiments corporels, ont été employés pour réprimer les infractions aux lois établies. Dans les républiques de la Grèce et dans la République romaine, nous trouvons l'exil à côté des autres peines. Nombreux sont les bannis célèbres que l'on rencontre en parcourant l'histoire. Nombreux sont aussi les exemples où la relégation, appliquée de préférence dans un climat insalubre, a frappé des catégories de citoyens et même des peuples entiers. Après la destruction de Jérusalem, un grand nombre de juifs furent envoyés en Sardaigne, internement à propos duquel Tacite fait cette réflexion qui choque nos idées humanitaires mais a le mérite de la franchise : « *et si ob gravitatem cœli interiissent, vile damnum.* »

Si l'expulsion de quelques citoyens inquiétants hors des frontières de la patrie est aussi ancienne, si l'exil appliqué aux vaincus des luttes politiques et des guerres civiles dont les vainqueurs veulent se débarrasser après la victoire a été connu et employé de tout temps, le rejet au loin des malfaiteurs, des criminels vulgaires, en un mot, la transportation des condamnés telle que nous la

comprenons aujourd'hui, n'a pris le caractère d'une institution régulière et utile qu'à l'époque moderne. Tant que les nations civilisées ont été enserrées dans les limites du vieux monde, l'application de ce système n'a guère été possible. Elle n'a commencé qu'après la découverte de l'Amérique. Lorsque l'Europe eut déversé son trop-plein d'habitants sur le nouveau continent, on eut naturellement l'idée de rejeter aussi dans ces pays la lie impure de la population.

L'Angleterre est, de toutes les nations européennes, la première qui a compris qu'il est du devoir d'un grand peuple, ayant au loin des possessions coloniales étendues, de repousser au-delà des mers, son écume sociale. Après quelques essais partiels antérieurs, le Parlement décida (bill de 1718) que tout condamné à trois ans de prison au moins serait transporté dans l'Amérique du Nord. A cette première phase de son histoire, la transportation des convicts était loin d'avoir l'organisation régulière qu'elle a eue depuis lors. Epurer le sol de l'Angleterre, tel était le but; on s'occupait peu de savoir ce que devenaient les éléments corrompus que l'on jetait dans la colonie.

La transportation des convicts dans l'Amérique du Nord et particulièrement dans le Maryland,

dura jusqu'à l'époque du soulèvement des États-Unis. Ce fut, en 1774, l'un des plus forts griefs de la ligue de l'indépendance. Que dirait l'Europe, s'écriait Franklin, si l'Amérique lui envoyait ses serpents à sonnettes!

Après l'Amérique du Nord, ce fut l'Australie qui reçut les convicts du Royaume-Uni. Les résultats qu'ils obtinrent furent si remarquables qu'il m'a paru indispensable d'étudier d'une façon particulière les causes de ce succès. J'aurai occasion de revenir bientôt sur cette importante question.

En France, divers actes législatifs ont réglementé, à différentes époques, la transportation des malfaiteurs. On trouve en suivant l'ordre chronologique :

Dans notre ancien droit, la déclaration royale du 8 janvier 1719 qui établit en Louisiane la transportation des condamnés en rupture de ban, des voleurs et des filles perdues ; elle dura peu et sans le roman de Manon Lescaut peu de personnes sauraient que c'est à l'embouchure du Mississipi que fut établi le premier pénitencier colonial de la France.

En 1763, un nouvel essai fut tenté à la Désirade, petite île située près de la Guadeloupe; les jeunes gens de mauvaise conduite y furent internés.

Dans le droit intermédiaire, le Code pénal du 25 septembre 1791 prononce la *déportation* contre les récidivistes du crime ; le condamné n'était déporté qu'après sa seconde peine subie comme dans notre relégation actuelle, et, analogie plus grande encore, cette déportation était considérée comme une peine accessoire ; on pouvait donc, comme pour la relégation à laquelle nous la comparons, reprocher au législateur d'avoir interverti l'ordre naturel des choses en faisant d'une peine perpétuelle l'accessoire d'une peine temporaire. Cette déportation désignée sous le nom de *déportation judiciaire* ne fut jamais appliquée. Elle n'occupait pas dans l'échelle pénale du Code révolutionnaire le même rang que dans la législation actuelle : elle venait en effet après la réclusion. Ce fut le code du 3 brumaire an IV qui la plaça immédiatement après la mort.

Le mot *transportation* reparaît avec le décret du 24 Vendémiaire an II qui était applicable aux vagabonds et mendiants, sous certaines conditions. On y trouve pour la première fois la préoccupation de l'avenir du condamné ; la sécurité de la métropole n'est plus le seul but poursuivi, un autre plus noble prend place à côté de celui-ci et en forme pour ainsi dire le corollaire, l'idée de

rédemption s'est fait jour définitivement et restera l'une des préoccupations constantes de la société qui y voit encore un moyen de préservation.

C'est donc à la Révolution que revient l'honneur d'avoir mis en pratique cette pensée de miséricorde émanée de la plus sublime charité.

Pour assurer l'exécution de ce décret de Vendémiaire, la Convention décida, le 11 Brumaire de la même année, que les mendiants condamnés à la *Déportation* seraient envoyés à Madagascar. Le mot *Déportation* était ainsi substitué au mot *Transportation*.

D'ailleurs, ainsi qu'on a pu le remarquer par l'exposé qui précède, les deux expressions considérées comme synonymes ont longtemps été employées indifféremment l'une pour l'autre, peut-être pour cette raison que les condamnés politiques et les criminels de droit commun étaient frappés d'une même peine, *l'internement au-delà des mers*, qui a répondu jusqu'à la Révolution à une préoccupation unique, *débarrasser la Métropole*. Les mêmes mots servaient à exprimer des idées de même ordre; c'était logique.

Mais cette confusion sous une même dénomination de condamnés politiques, avec les pires malfaiteurs, ne pouvait persister dans notre siècle

épris d'équité et qui pousse si loin le respect de la liberté d'opinions. Il fallait dans les mots, comme il existait dans les idées, un critérium pour distinguer ces deux catégories si dissemblables d'expatriés.

Aujourd'hui on semble définitivement fixé à cet égard, la déportation est la peine criminelle perpétuelle appliquée aux condamnés politiques (ordonnances des 2 avril 1817 et 22 janvier 1835, lois des 9 septembre 1835, 8 juin 1850, 23 mars 1872, 25 mars 1873).

La transportation, sous l'empire du décret du 8 décembre 1851, était une mesure dictatoriale de police ou de sûreté générale prise par le pouvoir exécutif. Elle était prononcée pour cinq ans au moins et dix ans au plus contre : 1° tout individu placé sous la surveillance de la haute police et coupable de rupture de ban ; 2° tout individu convaincu d'avoir fait partie d'une société secrète. Il est à remarquer que l'application de cette peine à la deuxième catégorie d'individus lui donnait une portée politique qui la rapprochait de la déportation. Mais le décret du 8 décembre 1851 a été rapporté par celui du Gouvernement de la défense nationale du 24 octobre 1870.

On appelait aussi transportation la peine des travaux forcés lorsqu'elle s'exécutait aux colo-

nies; c'est dans cette seule acception que le mot est pris aujourd'hui et c'est le sens spécial que nous lui conservons dans ce travail.

La transportation des condamnés aux travaux forcés est d'origine contemporaine. Elle a été organisée, comme nous l'avons dit, par le décret du 27 mars 1852, bientôt suivi de la loi du 30 mai 1854 qui est encore en vigueur.

Cette courte monographie prouve que la transportation, considérée *lato sensu*, est une matière presque traditionnelle. Il me semble, dès lors, intéressant, pour la suite de cette étude, d'esquisser à grands traits l'histoire de la transportation anglaise en Australie, la seule qui ait servi de guide au législateur de 1854, ainsi qu'il résulte des travaux préparatoires, et dont les résultats presque merveilleux commandent l'attention des peuples colonisateurs.

§ 2. — *Colonisation de l'Australie par les convicts.*

L'émancipation des États-Unis où l'Angleterre avait pris l'habitude de rejeter ses malfaiteurs l'avait mise dans un grand embarras ; il était si

commode de s'en débarrasser en les envoyant au Maryland. Le Gouvernement britannique n'avait pas à s'occuper de prisons, de bagnes, de régime pénitentiaire; à partir du jour de l'embarquement, il ne voulait plus entendre parler des condamnés, il advenait d'eux ce qu'il pouvait : ce n'était pas un système, mais l'absence de tout système.

Aussi, après bien des tâtonnements, et à la suite des découvertes du capitaine Cook, l'Angleterre, profitant des préoccupations de l'Europe continentale, mit-elle la main sur l'Australie, au mépris des droits des Hollandais, et résolut-elle d'en faire un lieu de transportation.

Fut-ce hasard heureux, fut ce calcul? le lieu était admirablement choisi; sous un climat tempéré, une île fertile, presqu'aussi grande qu'un continent, dont la population douce et peu dense n'offrait aucune résistance aux envahisseurs, tel était le champ d'action admirable qui s'offrait à la colonisation pénale.

Si l'on ajoute à ces premières conditions si éminemment favorables que les productions de l'Australie sont à peu près les mêmes que celles de l'Europe, on comprendra que c'était là une véritable terre d'élection pour la race caucasique et cela explique, en grande partie, le succès final.

Après huit mois de traversée, un premier convoi de 800 convicts, hommes, femmes et enfants, sous le commandement du gouverneur Phillip, débarqua à Botany-Bay, le 18 janvier 1788. Ce point aride fut vite abandonné pour Port-Jackson où furent jetés les fondements de Sydney, la future reine du Pacifique.

Le gouverneur Phillip n'avait avec lui que fort peu de troupe et point de personnel de surveillance, il fallut donc livrer, pour ainsi dire, les condamnés à eux-mêmes, c'était la continuation des pratiques commodes et peu coûteuses qui avaient prévalu aux Etats-Unis. La situation géographique s'y prêtait admirablement, point de voisins qui auraient pu souffrir de cet excès de liberté laissé aux pires gredins, partant pas de plaintes embarrassantes ; les îles les plus proches étaient désertes ou peuplées de sauvages souvent anthropophages. Les évasions n'étaient donc pas à craindre de longtemps.

D'autre part, les vivres et le matériel apportés d'Europe n'offraient que des ressources fort limitées dont le renouvellement était incertain, les convicts durent donc, par la force des choses, compter sur eux-mêmes, sur leur initiative propre, situation bien nouvelle pour des hommes habitués à vivre en rébellion contre la société,

préférant le vol du bien d'autrui au travail qui mène à la propriété, mais situation bien propre à régénérer le coupable, en le forçant au labeur intelligent et libre.

Sans doute, il y eut des excès, mais ces embarras ne troublèrent pas un instant la confiance des autorités anglaises dans le principe de liberté qui fait tout leur système de colonisation; le désordre qui vient du laisser faire leur paraissant moins redoutable que la stérilité qui sort souvent de l'excès de l'ordre.

Cependant, les débuts ne furent pas brillants, quelle que fût l'énergie déployée par les nouveaux colons; il fallait attendre, après l'ensemencement, que la nature eût accompli son œuvre pour récolter. Cette attente fut longue et pénible.

Les approvisionnements apportés avaient été vite épuisés et la famine fut plusieurs fois aux portes de la colonie menaçant de tuer le poussin dans l'œuf; les arrivages d'Europe étaient rares, et ils accompagnaient de nouveaux convois qui grossissaient le nombre des consommateurs sans apporter une amélioration durable. Il fallut rationner tout le monde, l'état sanitaire s'en ressentit, le nombre des décès augmenta dans d'inquiétantes proportions ; pour comble de mal-

heur, la sécheresse de 1790 dévora les récoltes qui devaient affranchir la colonie des secours du dehors, et la misère continua pendant une nouvelle période de trois années.

Ce fut pendant cette époque de véritables calamités publiques que se manifestèrent la persévérance, l'endurance de la race anglo-saxonne, qualités maîtresses qui en ont fait le peuple colonisateur par excellence.

Il est permis de se demander si, placés dans une situation analogue, des Français ne se seraient pas laissés aller au découragement qui aurait entraîné la perte irrémédiable de la colonie, reculant, peut-être d'un siècle, l'avènement de la civilisation dans ces antipodes de l'Europe. Pour ma part, je n'hésite pas à admettre l'affirmative, je crois qu'il faut aux hommes de notre race caractérisée par des dehors si séduisants, intelligence, courage, etc..., un idéal ou, à défaut, un but pour ainsi dire tangible à atteindre dans un délai déterminé. Question d'atavisme, c'est le caractère des Gaulois, nos ancêtres, qui se retrouve en nous, transmis à travers les générations, tel que César le dépeint dans ses commentaires.

Malgré tous ces malheurs du début et grâce au courage déployé par les convicts, à l'exemple

donné en toutes occasions par le gouverneur Phillip, à sa sage administration continuée avec un esprit de suite admirable par ses successeurs, les Grose, les Paterson, les Hunter, les King, les Macquarie, le travail finit par dompter la nature qui semble ne s'être montrée rebelle à l'égard des premiers pionniers que pour avoir le droit de les récompenser ensuite en les comblant de ses faveurs, *improbus labor omnia vincit.*

Dès l'année 1793, les récoltes mettaient la colonie à l'abri du besoin, les transactions avaient commencé avec l'extérieur et la découverte, quelques années après, d'importants troupeaux de moutons vivant à l'état libre, produits d'animaux importés qui s'étaient enfuis, ouvrait à l'Australie sa véritable voie, l'élevage, qui en a fait un des premiers pays producteurs de laines et de viandes.

Mais, avant d'en arriver à la prospérité, que d'efforts, que d'obstacles surmontés!

Il faut bien le dire, lorsque l'Angleterre eut compris tout le parti qu'elle pouvait tirer, au point de vue économique, de sa nouvelle possession, elle n'épargna point l'argent. C'est par centaines de millions, d'après M. Michaud (1), qu'il faut compter les dépenses faites, et M. de Blosse-

1. *Etude sur la question des peines.*

ville, un défenseur convaincu de la transportation, apprécie dans son intéressant ouvrage sur « *La colonisation pénale de l'Angleterre en Australie* » à 5,301,023 livres sterling (132,500,000 fr. environ) les frais d'administration, de surveillance et de transport occasionnés par les 33,150 condamnés arrivés à Sydney pendant une période de 33 ans, de 1788 à 1821; dans ce chiffre ne paraissent point comprises les avances faites pour la colonisation proprement dite, premières mises en nature ou en argent données aux convicts, travaux d'utilité publique, etc...

Comme nous le verrons, les colonies pénitentiaires de la Guyane et de la Nouvelle-Calédonie, si elles n'ont pas toujours donné les résultats espérés, sont loin d'avoir coûté aussi cher à la France; cette vérité apparaît surtout si l'on tient compte des époques et de l'avilissement des valeurs qui s'est produit dans le courant du siècle.

L'Angleterre sait faire grand, en matière coloniale, l'expérience lui a démontré que la réussite est à ce prix et qu'elle compense largement des dépenses qui tout d'abord peuvent paraître exagérées.

Les charges du gouvernement, pendant cette période de début, furent donc très lourdes.

Le Commodore Phillip et ses successeurs mirent tout en œuvre pour racoler des colons volontaires, ils étaient convaincus et prouvaient en cela un sens profond de la science pénitentiaire, que pour moraliser les gredins que leur envoyait la métropole, il fallait l'exemple des honnêtes gens ; ils voulaient, pour ainsi dire, encadrer les convicts avec des hommes non flétris par la justice. Ils offrirent des concessions de terre aux officiers, aux soldats et aux équipages des navires, leur donnant des avances, jamais remboursées, en vivres, en instruments, même en numéraire, et prenant à la charge de l'Etat l'entretien des convicts mis à leur disposition pour la culture.

Il en fut ainsi jusqu'au jour où la découverte des mines d'or amena un courant considérable d'immigrants qui firent souche dans le pays ; ce fut la répétition de ce qui s'était passé en Californie, les mêmes causes amenènent les même résultats ; lorsque les mines furent à peu près épuisées, les travailleurs qui s'y étaient portés, trouvant un sol fertile, s'adonnèrent à l'agriculture. L'essor de la colonie fut alors complet et elle ne s'est plus arrêtée depuis dans sa marche ascendante.

Mais, quand la nouvelle société fut constituée sur des bases solides, elle eut pour la population d'origine pénale, qui lui avait cependant rendu

tant de services, des dédains que le besoin avait longtemps fait taire, elle s'aperçut alors que ce contact la souillait.

De là, à demander la suppression de la transportation il n'y avait pas loin, et ce pas fut d'autant plus vite franchi que la prospérité allait toujours croissant. La métropole résista d'abord, elle eut recours à des demi-mesures qui ne firent qu'aigrir les esprits ; finalement, en présence de l'attitude menaçante de *l'anti-transportation league* qui parlait hautement de révolte, elle finit par céder.

On ne peut s'empêcher de rapprocher ces faits de ce qui s'était passé aux Etats-Unis. L'envoi des condamnés qui fut pendant longtemps accepté avec faveur ne fut-il pas une des principales causes de la guerre de l'indépendance ?

Il me semble que de ce rapprochement ressort un enseignement précieux. Il révèle chez les sociétés de formation récente, mais déjà bien assises, un état d'âme particulier qui se traduit par un besoin impérieux de faire oublier ce que leurs origines peuvent avoir d'impur. La Nouvelle Calédonie, pour prendre un exemple chez nous, dont la prospérité est encore naissante, ressent déjà les prodrômes de ce malaise.

C'est là, pour les métropoles, une indication

qu'elles ne sauraient négliger longtemps; car, si la colonie est puissante, elle arrivera facilement aux pires extrémités, si elle est peu importante par l'étendue, son développement économique se ressentira d'une entrave apportée à ses légitimes aspirations.

D'ailleurs, le reclassement des transportés, un des principaux buts poursuivis, devient aussi irréalisable dans une possession lointaine qui fait preuve de pareils préjugés que dans la métropole elle-même.

Si le rapide développement de l'Australie commande l'admiration, on ne peut s'empêcher d'adresser un reproche grave au système pénitentiaire qui y fut suivi au début, par le Gouvernement britannique.

Il semble avoir perdu de vue que la transportation est une institution à double face; si c'est un moyen de colonisation, c'est aussi, c'est surtout un mode d'exécution des peines. Emportés par le côté pratique qui domine toujours pour eux, les Anglais ont négligé pendant longtemps d'organiser la répression.

Ainsi compris, le séjour de l'Australie perdait pour les natures dévoyées tout caractère d'intimidation, il devenait même à leurs yeux une sorte de terre promise que leur imagination leur mon-

trait encore plus hospitalière qu'elle ne l'était et bien des crimes furent commis pour obtenir une pénalité ardemment désirée.

Cette insuffisance des moyens de répression et l'importance des dépenses furent les principaux griefs invoqués devant le Parlement contre la transportation.

Néanmoins, il fallut les protestations énergiques des colons australiens pour modifier un état de choses qui avait toutes les sympathies du gouvernement.

Après bien des tergiversations et des réformes partielles, on aboutit au bill de 1847 qui divisait la peine en quatre périodes :

1° Emprisonnement cellulaire de courte durée;

2° Servitude pénale, temps d'épreuve passé dans les bagnes de la métropole, plus ou moins long suivant la conduite du condamné ;

3° Transportation en Australie avec le ticket of leave qui permettait au condamné de chercher un engagement, aussitôt arrivé; une part de son salaire était réservée pour lui faciliter le passage dans la quatrième catégorie ;

4° Rachat de la liberté conditionnelle au moyen du pécule formé sous le régime du ticket.

Comme on le voit, la gradation était bien marquée; la prison cellulaire d'abord, le bagne avec

le travail forcé ensuite, formaient autant d'étapes successives, d'épreuves salutaires, avant la libération anticipée et à deux degrés qui était seule appliquée dans la colonie. L'Australie ne recevait donc que des individus mûrs pour la colonisation.

Ce système était admirablement agencé et semblait appelé à donner d'excellents résultats. Malheureusement, les protestations incessantes et de plus en plus violentes des Australiens contre la transportation, même ainsi réorganisée, ne permirent pas à la réforme de porter tous ses fruits. Les bills de 1853, 1857 et 1864, restreignirent de plus en plus les envois de convicts, enfin, en 1868, le dernier convoi quitta l'Angleterre.

En résumé, si l'on doit admettre que les sacrifices financiers de la métropole et l'action gouvernementale caractérisée par la persévérance et l'unité de vue, ont été pour beaucoup dans le succès des Anglais en Australie, il faut aussi remarquer que les avantages naturels du pays si favorable à l'expansion de la race européenne, ont fait plus encore pour la prospérité de ce continent.

Faut-il en conclure que l'utilisation de la main d'œuvre pénale est impossible dans d'autres conditions, que, par exemple, elle ne saurait être employée dans la zône équatoriale ? Ce serait se

montrer trop exclusif ; la vérité, c'est que les moyens doivent varier suivant les milieux, les ressources et les besoins.

Ceci me conduirait à examiner les procédés que la France a mis en application dans ses colonies de la Guyane et de la Nouvelle-Calédonie, mais il me paraît indispensable d'étudier auparavant la valeur de certaines critiques qui ont été dirigées contre le principe de la transportation, critiques qui ont paru assez fondées au congrès international pénitentiaire de Stockolm (1878) pour adopter la résolution suivante sur la proposition de M. Baltrani-Scalia, délégué de l'Italie : « La peine de la « transportation présente des difficultés qui ne « permettent pas de l'adopter dans tous les pays « ni d'espérer qu'elle y réalise toutes les condi- « tions d'une bonne justice. »

CHAPITRE III

RÉFUTATION DE QUELQUES CRITIQUES DIRIGÉES CONTRE LA TRANSPORTATION

Je vais analyser ici ces défauts présumés de l'institution (1) en indiquant succinctement les efforts considérables qui ont été faits depuis quelques années pour y remédier dans la mesure du possible.

Il n'y a pas sur le globe de point habitable absolument désert, disent les détracteurs de la transportation; sans doute, certaines peuplades indigènes sont encore à l'état sauvage, mais cette

1. M. de Tocqueville, dans son remarquable ouvrage « *Système pénitentiaire aux États-Unis* » (*Appendice des colonies pénales*, pages 228 et suivantes. Juin 1844), faisait ressortir avec une science presque divinatoire les inconvénients que devait présenter la transportation.

situation d'infériorité morale et intellectuelle doit certainement faire craindre plus encore pour elles que pour les peuples civilisés la contagion du vice, et il semble que, au point de vue strictement humanitaire et équitable, le rejet au loin des criminels ne soit pas complètement justifié.

Cependant, ce danger était plus apparent que réel, car l'expérience a démontré que les sauvages ne se mélangeaient pas à la population d'origine pénitentiaire. C'est ainsi que, depuis 42 ans que les forçats sont dirigés sur la Guyane, on n'a enregistré qu'un seul mariage d'une peau-rouge avec un transporté (1). Mais, dans cette colonie, il y avait aussi des habitants libres d'origine européenne et surtout africaine qui n'ont pas pactisé davantage avec l'élément pénal et ont souvent protesté contre l'envoi des condamnés dont la présence leur paraît une souillure pour le pays; il est de fait que le nom de Cayenne soulève dans le public une réprobation bien injustifiée.

Sous ce rapport, comme à bien d'autres égards, le choix de la Nouvelle Calédonie, dont le terri-

1. Orgéas. « *Archives de médecine navale et coloniale*, page 258, 1883 ». Mémoire sur la colonisation de la Guyane par la transportation qui a obtenu le prix de médecine navale pour l'année 1882.

toire n'était habité que par des canaques, a été beaucoup plus heureux que celui de la Guyane. J'aurai d'ailleurs à revenir plus d'une fois sur cette très importante question de la désignation des contrées exotiques affectées à la transportation.

En se plaçant à un point de vue plus juridique, on a élevé une autre objection très sérieuse, on a fait observer que l'envoi des forçats dans une colonie insalubre, presque toujours sans retour possible, ainsi que l'expérience l'a démontré, constitue, sous la forme d'un mode d'exécution, une aggravation de peine plus importante que la peine elle-même et qui, en fait, frappe avec la même rigueur sur tous sans tenir un compte suffisant du degré de criminalité auquel la condamnation avait été proportionnée.

C'est ainsi, pour prendre un exemple, que le criminel condamné à 5 ans de travaux forcés et tenu à une résidence subséquente de même durée, soit en tout 10 ans de séjour obligatoire, qui est dirigé sur la Guyane où la mortalité est encore, pour la population pénale, de 10 à 12 pour 100 par an, sans tenir compte des épidémies, (Elle a atteint autrefois, dans certains centres, jusqu'à 63 pour 100) voit sa peine transformée en une véritable condamnation à mort à terme incer-

tain (1), la maladie faisant presque à coup sûr l'office du bourreau; c'est ce que l'on a appelé du nom suggestif de guillotine sèche (2).

Ces chiffres ont, en effet, leur éloquence.

Certes, je n'entends point dire que la Guyane est un pays insalubre, inhabitable pour tout le monde. Ce serait une naïveté et, qui plus est, une ingratitude de ma part, car j'y ai vécu pendant 14 ans sans que ma santé en ait été altérée. Je suis seulement obligé de reconnaître, et l'expérience démontre que, comme dans toutes les contrées voisines de l'Équateur, l'Européen doit y être placé, pour résister au climat, dans certaines conditions hygiéniques inconciliables avec le régime des établissements pénitentiaires et du travail forcé.

Il est vrai que, au premier abord, le criminel dont nous parlons semble avoir sur celui qui

1. « Tout condamné aux travaux forcés, transporté à la Guyane, doit séjourner 10 ans au minimum dans la colonie. Par conséquent, un transporté, quel que soit son âge, n'a pas une chance sur deux d'arriver au terme de sa peine de manière à pouvoir quitter la Guyane. S'il y arrive, c'est qu'un de ses camarades, moins heureux, lui a laissé le bénéfice de la part d'années qu'il avait à vivre. » Orgéas, *Archives de médecine navale et coloniale*, 18 3, page 185.

2. Ce terme a été employé récemment encore par MM. Pelletan et Gustave Rouanet (Discours sur le projet de loi contre les menées anarchistes. *J. O.* des 24 et 25 juillet 1894).

aurait encouru la peine des travaux forcés à perpétuité l'avantage de jouir d'une demi-liberté pendant le temps de sa résidence obligatoire, mais, en pratique, cette supériorité elle-même n'existe pas toujours, car celui-ci peut obtenir une liberté anticipée et aussi complète sous les formes de la concession ou de l'assignation (1).

Une décision ministérielle du 15 avril 1887 avait modifié cette situation, elle portait que les forçats condamnés à plus de 8 ans, tenus, par conséquent, à la résidence perpétuelle, seraient seuls dirigés sur la Guyane, tandis que la Nouvelle-Calédonie où la race européenne s'acclimate plus facilement (la mortalité moyenne annuelle pour une période de 14 ans, de 1864 à 1878, a été de 3, 15 pour 100) était réservée à ceux qui avaient encouru une peine de durée intérieure.

Mais c'était augmenter pour ces derniers les chances de retour en France et aller ainsi à l'encontre de l'un des *desiderata* du législateur. C'est ainsi que, dans ce problème si complexe de la

1. Voir à cet égard, l'opinion émise, au congrès de Londres, à propos de l'obligation de résidence perpétuelle imposée aux condamnés à plus de 8 ans, par M. Da Foresta, opinion que nous reproduisons ci-après.

transportation, on n'évite souvent un écueil que pour tomber sur un autre.

Quoi qu'il en soit, cette décision a été rapportée et remplacée par les dispositions du décret du 16 novembre 1889 qui confie à une commission instituée à Paris le soin de désigner, d'après la nature de la peine, la situation morale des condamnés et leurs antécédents judiciaires, le lieu de transportation sur lequel ils doivent être dirigés (1).

En présence de l'importance de cette désignation de la colonie pénitentiaire appelée à recevoir les forçats, désignation qui, il faut le reconnaître, se résout presque en une question de vie ou de mort, on peut se demander si le décret du 16 novembre 1889 n'a pas substitué la décision d'une commission à la sentence des tribunaux.

Mais, après tout, cette argumentation repose sur des considérations d'une philanthropie peut-être exagérée. On n'y regarde pas de si près pour envoyer nos soldats tenir garnison ou faire campagne sous des climats plus meurtriers que celui de la Guyane, au Soudan, par exemple; dès lors, il serait illogique de montrer de plus grands

1. *Compte-rendu des travaux de la Commission permanente du régime pénitentiaire pendant les années* 1889 *et* 1890, par M. Paul Dislère, conseiller d'État, président.

scrupules quand il s'agit de l'existence des pires gredins.

Pour ma part, si je déplore la mortalité qui frappe les transportés à la Guyane, c'est surtout parce qu'elle entrave le développement de cette contrée.

Si, au contraire, dit-on, la colonie est salubre, les faveurs offertes au transporté, le régime relativement bénin qui lui est appliqué, enlèvent à la peine les caractères d'exemplarité et de châtiment que le Code pénal avait entendu lui donner.

Or, cet adoucissement dans l'exécution des travaux forcés qui leur avait fait perdre leur place dans la gradation des châtiments où ils doivent venir immédiatement après la décapitation (Art. 7 du Code pénal), est l'un des griefs les plus fondés que faisaient valoir les détracteurs de la transportation ; ses partisans eux-mêmes étaient forcés de reconnaître l'exactitude d'une pareille critique, c'est ainsi que M. Michaux dans son « *Etude sur la question des peines* » disait « il existe chez « nous deux degrés de peines pour les criminels, « au-dessous de la peine de mort : la réclusion et « les travaux forcés. Mais en substituant la trans- « portation au bagne, on a interverti peut-être l'or- « dre de progression des peines établi par le Code »

et plus loin « je reconnais que pour tout homme « qui a conservé quelque vigueur d'âme le sort du « forçat aux colonies doit paraître préférable à la « réclusion. »

Toutefois, il paraît inexact de dire que cet énervement de la répression ait été créé par la transportation, il existait avant 1852 et était le résultat de théories humanitaires poussées à l'excès, comme il arrive toujours dans les réactions.

M. Du Miral (rapport au corps législatif sur le projet de loi relatif à l'exécution des travaux forcés. Séance du 4 mai 1853), disait : « Dans les « bagnes, dont nous devons plus spécialement « nous entretenir, le boulet et l'accouplement « tombaient en désuétude, les travaux n'avaient « plus de force et de pénible que le nom; la « tâche facile du forçat s'acquittait en plein air, « au milieu des ouvriers des ports, dans une « espèce de quasi-liberté; le bagne perdait à ce « point son intimidation, qu'on en était venu à « commettre des crimes dans les maisons centra- « les pour être condamné à la douceur relative « des travaux forcés. »

Dans une instruction adressée aux préfets, le 8 juin 1842, M. Duchâtel, ministre de l'Intérieur, s'exprimait déjà ainsi : « Vous pouvez savoir que « des condamnés ont commis de nouveaux crimes

« dans les maisons centrales uniquement pour se « soustraire à leur régime et pour aller au bagne. »

Ce sont des faits de même nature que signalait le ministre chargé des colonies dans la dépêche du 21 juin 1888 adressée aux gouverneurs de la Guyane et de la Nouvelle-Calédonie et prescrivant l'étude de mesures propres à rendre aux travaux forcés leur caractère d'exemplarité.

Ce qui prouve que la situation ne s'était pas modifiée, malgré les changements survenus dans le mode d'exécution de la peine, pendant les 46 ans écoulés, et que la transportation comme le bagne, loin d'inspirer la crainte salutaire qui retient le bras du criminel, semblait s'offrir comme une prime à ses débordements.

Aussi le législateur s'est-il ému de cet état de choses, et a-t-il cru devoir prendre une mesure exceptionnelle. La loi du 25 décembre 1880 décide que le condamné interné dans une prison de la métropole qui commettra un crime, en vue d'être envoyé dans une colonie pénitentiaire d'outre-mer, subira les travaux forcés dans cette même prison en tout ou en partie. C'était un excellent moyen pour déjouer le calcul des malfaiteurs dans l'hypothèse spéciale que l'on visait. Mais les lois d'exception sont toujours regrettables et il semble qu'il eût mieux valu rendre

plus redoutable, dès cette époque, la peine de la transportation.

En effet, ce n'était pas seulement sur les habitués des maisons centrales que le régime bénin des pénitenciers d'outre-mer produisait cette attraction, des immigrants indous, aux Antilles, se faisaient incendiaires pour y être envoyés; j'en parle comme témoin oculaire.

Il était donc temps que l'Administration, dégagée des idées trop humanitaires (1) qui lui avaient été imposées dans le principe et qui se trouvent exprimées dans cette phrase du rapport précité de M. du Miral, « *il nous faut trouver l'intimi-* « *dation en dehors de la dureté de la peine* ou « renoncer à opposer au développement des « appétits coupables une barrière suffisante », il était donc temps, dis-je, que l'Administration mît un terme à cette situation, et qu'elle trouvât dans un régime disciplinaire sévère la puissance répressive qui lui faisait défaut.

Nous verrons plus tard que les plus louables efforts ont été faits dans ce sens pendant ces der-

1. M. Georges Leygues, ministre de l'Intérieur, a rapporté dans son discours à la Chambre des Députés, le 19 février 1895, que le Congrès international pénitentiaire de Saint-Pétersbourg avait été d'avis que l'on avait été trop loin dans la voie de la philantropie, dans beaucoup de pays, et particulièrement chez nous.

nières années; ils ont abouti au décret du 4 septembre 1891 sur l'organisation des établissements pénitentiaires coloniaux.

A ce point de vue, la désignation, par une Commission administrative de la colonie sur laquelle le condamné doit être dirigé est une excellente mesure, car le malfaiteur ne peut savoir, *a priori*, dans quel pays il sera envoyé et demeure sous la crainte d'être dirigé sur la Guyane (1).

On a reproché encore à la transportation de ne pas être une peine moralisatrice.

De l'avis de beaucoup de criminalistes, isoler le coupable pour éviter qu'il communique ses vices à des codétenus en leur empruntant les leurs, est le meilleur moyen de le mener à la rédemption : l'isolement apaise les passions, fait descendre en soi-même et réveille la conscience qui n'était qu'assoupie.

Mais à défaut de l'isolement que des difficultés d'ordre matériel rendent irréalisable aux colonies, comme règle générale (ces difficultés se présentent même en France pour l'exécution de la loi

1. Cette crainte est très réelle, les habitués des maisons centrales sachant fort bien à quoi s'en tenir sur les avantages et les inconvénients d'un séjour dans telle ou telle colonie qui est entré depuis longtemps dans leurs prévisions.

du 5 juin 1875 sur le régime cellulaire), et qui serait d'ailleurs incompatible avec les besoins de la colonisation, diviser les condamnés d'après leurs antécédents et les subdiviser suivant la nature des crimes, semble être le meilleur moyen d'atteindre le but recherché (1).

Pendant trop longtemps ces principes n'ont pas prévalu dans les pénitenciers d'outre-mer et les transportés y vivaient dans la plus redoutable promiscuité, sans que l'on tînt assez compte du degré de perversité et de l'amélioration obtenue ; l'on voyait côte à côte le condamné militaire pour violence envers son supérieur et le voleur vingt fois récidiviste, quand ce n'était pas un réclusionnaire confondu avec les forçats.

Une première modification heureuse a été la sélection opérée, comme nous l'avons dit, avant le départ, sur la proposition d'une commission administrative : aux criminels les plus dangereux, la Guyane, aux moins mauvais, la Nouvelle Calédonie. Cette sélection est maintenant une mesure générale qui a été étendue aux relégués d'abord, et tout récemment aux déportés par la loi du 9 février

1. Système de M. Charles Ducas.

1895, à la suite d'un procès retentissant qui est encore présent à la mémoire de tous.

Toutefois, cette division primordiale des criminels entre les colonies pénitentiaires était insuffisante et cette insuffisance n'a pas été sans frapper l'administration qui y a remédié, dans la mesure du possible, ainsi que nous le constaterons en étudiant le régime disciplinaire, par des classifications basées sur l'état moral des transportés et par l'affectation de camps spéciaux aux plus endurcis.

Enfin, l'une des mesures par lesquelles le législateur de 1854 a le plus manifestement témoigné son désir de débarrasser la métropole des malfaiteurs dangereux, l'obligation de résidence perpétuelle pour les condamnés à plus de 8 ans, a été l'objet des plus vives critiques dont M. Da Foresta, procureur général d'Ancône, a été l'écho au congrès des prisons tenu, en 1873, à Londres.

Ce savant criminaliste s'exprimait ainsi :

« Ce système me paraît détruire entièrement la « gradation des peines.

« En imposant une peine perpétuelle à celui « qui est condamné à 8 ans pour un simple vol « avec effraction ou pour coups et blessures, « aussi bien qu'à ceux qui ont été condamnés à « vie comme assassins ou voleurs de grand che-

« min, tout se trouve ainsi injustement confondu « dans la même sentence ».

« Le premier, il est vrai, devient libre dans la « colonie après ses 8 années de peine, mais le « second le deviendra aussi, conditionnellement, « s'il se conduit bien, et se trouvera traité sur un « pied d'égalité avec l'autre. En outre, la diffé- « rence entre les condamnés en cours de peine et « les libérés n'est pas si grande dans les colo- « nies pénitentiaires que ces derniers souvent « n'en viennent à regretter de n'avoir pas été « plus longtemps logés, nourris et vêtus par le « gouvernement ».

« En résumé, le système français établit plu- « sieurs catégories de peines perpétuelles, ce qui « est contraire aux principes modernes qui n'ad- « mettent qu'un genre de peine pour les condam- « nés à vie ».

Il faut le reconnaître, quels que soient les progrès réalisés, toutes ces critiques sont au moins en partie fondées. Mais quelle est la théorie pénitentiaire qui n'en a pas soulevé de tout aussi exactes? Faut-il rappeler les attaques dirigées contre les bagnes, les débats passionnés auxquels ont donné lieu les systèmes d'Auburn, de Philadelphie et de Walter Crofton pour l'emprisonnement. C'est le fait de toutes les institutions

humaines de ne pouvoir atteindre à la perfection et l'on doit considérer comme bonne celle qui, réalisant un progrès sur le passé, satisfait à l'intérêt général.

Or, il est incontestable que la transportation a rendu à notre société un service inappréciable en diminuant la grande criminalité, cette constatation qui résulte des statistiques suffirait à elle seule à justifier le maintien de ce mode d'exécution des travaux forcés, si les besoins de la colonisation n'en faisaient pas une nécessité.

Aujourd'hui, d'ailleurs, le rejet loin de la métropole de certains malfaiteurs est complètement entré dans notre régime pénitentiaire dans le but d'empêcher la récidive. Cette mesure est réservée aux individus devenus *irréclassables* dans la société, soit par suite de la gravité de leur crime soit par suite de leurs antécédents judiciaires. Le législateur de 1854 a atteint les premiers, celui de 1885 (loi du 27 mai) a frappé les seconds.

Pour ceux dont la faute est plus légère et dont le passé peut encore être oublié, d'autres moyens, tout différents, ont été employés pour éviter une rechute : la libération conditionnelle, le patronage des libérés (loi du 14 août 1885), l'atténuation et l'aggravation des peines (loi du 26 mars 1891).

Le tout forme un ensemble assez harmonieux.

Mais si la métropole est ainsi mise à l'abri des tentatives criminelles des libérés dangereux, il n'en est pas de même des colonies où s'exécutent les travaux forcés.

C'est la crainte qu'exprimait Boitard (*Cours de droit criminel de la Faculté de Paris*, 1834), lorsqu'il se révoltait à l'idée de « purger la popula- « tion française du séjour des condamnés dont « elle veut se débarrasser en les jetant en foule, « en masse, sur une autre population française « aussi, et qui n'a pas moins droit que celle de la « métropole à la sollicitude et à la protection du « législateur ».

Tant qu'ils subissent leur peine, les transportés ne sont pas à redouter, mais dès qu'ils sont libres leurs instincts mauvais se réveillent, ils s'adonnent à la paresse et deviennent une lourde charge pour l'administration qui est obligée de les recueillir et une menace pour la tranquillité publique.

Bien des remèdes à cette situation ont été essayés, des mesures énergiques ont été prises, comme nous le verrons, mais elles ne paraissent pas avoir donné entièrement les résultats cherchés parce que l'on a été toujours plus ou moins arrêté par un état de droit créé par la loi du 30 mai

1854 : la liberté qui appartient dans la colonie au forçat qui a payé sa dette à la société.

J'aurai occasion de revenir sur cette grave question à propos de la situation faite aux libérés des travaux forcés astreints à la résidence dans le lieu d'exécution de la peine.

L'introduction de la transportation dans l'organisation pénitentiaire de la France a fait naître beaucoup d'autres difficultés, tant juridiques que pratiques, que nous rencontrerons à chaque pas en étudiant le fonctionnement de cette institution dans nos possessions d'outre-mer; presque toutes résultent de la complexité du but poursuivi : moraliser en punissant et coloniser.

TITRE II

Commentaires de la loi du 30 Mai 1854

La création des colonies pénitentiaires d'outre-mer a, chez tous les peuples qui l'ont pratiquée de nos jours (1), visé un double objectif :

Éviter la contagion si fréquente en matière délictuelle et surtout empêcher la récidive dans laquelle tombe trop souvent le criminel par suite de la répulsion qu'il inspire dans notre vieille société où il lui est impossible de trouver des moyens d'existence honnêtes. On espère qu'un pays nouveau, avide de main d'œuvre, ne montrera pas les mêmes préjugés et que le change-

1. Presque toutes les puissances Européennes ont eu ou ont encore des lieux de transportation, en dehors de la France et de l'Angleterre dont j'ai déjà parlé, on peut citer : le Portugal au Mozambique, la Russie dans le Nord de la Sibérie, la Hollande dans ses possessions coloniales d'Asie, l'Espagne dans l'une des Philippines et dans les présidios du Maroc, l'Italie dans l'Erythrée.

ment de milieu sera favorable à la moralisation du coupable (1);

Utiliser la main d'œuvre pénale et les sacrifices pécuniaires nécessités par l'exécution des peines, dans l'intérêt de la colonisation.

Cet ensemble forme un programme qui était bien de nature à tenter notre civilisation moderne.

Il est écrit tout entier dans le message du Prince Président du 22 novembre 1850.

La suppression des bagnes était, d'ailleurs, réclamée depuis longtemps par l'opinion publique, et M. de Tocqueville nous apprend dans son remarquable ouvrage sur le système pénitentiaire des États-Unis (*Appendice des colonies pénales, juin 1844*) que les Conseils généraux consultés avaient, dès 1827, émis un avis favorable à la transportation des condamnés aux travaux forcés.

Un projet de loi présenté en 1846, par M. Duchâtel, sur l'emprisonnement individuel pris comme peine criminelle unique ne variant que par la durée, fut l'objet d'un amendement adopté par la Chambre des Députés en vue de substituer la transportation à la détention, après douze ans

1. E. Michaux, *Etude sur la question des peines* (Chap. 1er).

de ce dernier genre de peine. Cette proposition ne reçut pas du gouvernement d'alors un accueil favorable ; le projet de loi fut retiré. Il présentait, entre autres inconvénients, celui de nécessiter une première dépense évaluée à 100 millions pour construction de prisons sur le territoire métropolitain. Soit dit en passant, cette somme représente près de la moitié de ce qu'a coûté la transportation en 42 ans.

Ce ne fut qu'après la Révolution de 1848, les grandes secousses publiques ont toujours pour conséquence une modification dans les institutions pénales, que la question fut sérieusement reprise et l'on résolut de tenter un essai.

Le 20 février 1852, la transportation fut offerte aux condamnés détenus dans les bagnes comme une faveur emportant des adoucissements au régime en vigueur ; 300 acceptèrent.

Il est à peine utile de faire observer que laisser cette faculté d'option aux forçats était un simple acte de bienveillance, car, quelque profonde que fût la modification que l'on se proposait d'adopter, elle leur était de plein droit applicable, les lois relatives aux modes d'exécution des peines n'étant pas soumises, dans l'opinion générale, au principe de la non-rétroactivité, à moins d'une disposition formelle, comme celle qui a été inscrite

dans la loi du 8 juin 1850 sur la Déportation (art. 8).

Cependant certains auteurs, Garraud entre autres, admettent que le texte que je viens de citer n'a pas un caractère exceptionnel mais qu'il n'est, au contraire, qu'un cas d'application d'une règle générale en vertu de laquelle les lois de cette catégorie n'auraient pas d'effet rétroactif lorsque le changement apporté est tellement considérable que la nature de la peine en paraît modifiée. La Cour d'assises de la Seine a adopté cette manière de voir, à propos de la loi du 25 décembre 1880, dans son arrêt du 27 du même mois.

Quoi qu'il en soit, le décret du 27 mars 1852, qui a organisé la transportation à titre provisoire, ne contient pas de clause restrictive ou transitoire.

Quant à l'article 15 de la loi du 30 mai 1854, il me paraît n'avoir consacré le principe de rétroactivité des lois d'exécution des peines que pour mieux faire ressortir l'inapplicabilité aux crimes et condamnations antérieurs d'une pénalité absolument nouvelle, l'obligation de résidence dans la colonie.

La loi de 1854 a eu pour but de remplir le programme ci-dessus esquissé, et elle a assez bien répondu à ce *desideratum*. On doit cependant lui

reprocher, comme au système employé, au début, en Australie, dont elle s'est trop inspiré puisqu'elle l'a suivi jusque dans ses défectuosités, d'avoir complètement négligé d'assurer la répression, se déchargeant de ce soin sur le pouvoir exécutif. C'est une abdication toujours dangereuse de la part du législateur.

Le code de 1810 présentait déjà la même lacune et celui de 1791 était presqu'aussi laconique.

Il est vrai que la transportation était une innovation grave dans notre organisation pénitentiaire et que faute de précédent il était bien difficile d'arrêter des règles fixes; les actes administratifs qui se prêtent plus facilement aux transformations et modifications ont dès lors paru préférables pour concilier, dans une juste mesure, les moyens d'expiation et les besoins de la colonisation.

D'ailleurs, en l'absence de données exactes, il paraissait qu'un adoucissement sensible de la peine devait être la compensation de l'internement loin de la patrie, dans un pays réputé malsain, on ne pensait alors qu'à la Guyane, et de l'obligation de résidence, temporaire ou perpétuelle, qui était le trait caractéristique de la nouvelle mesure. Le pouvoir exécutif semblait seul capable de juger jusqu'à quel point il était possible de lâcher la main sans danger.

Cette délégation du législateur dans une œuvre qui, malgré tout, aurait dû être sienne, a été le point de départ de bien des erreurs et explique le peu de parti que l'on a tiré jusqu'ici de la transportation, ainsi que le constatait M. Leveillé, après la mission qu'il a remplie à la Guyane en 1884 (1).

Il faut ajouter à cette première cause de faiblesse que l'Administration à laquelle on a confié la lourde tâche d'organiser les colonies pénitentiaires était mal préparée pour la mener à bien.

Le ministère de la Marine auquel étaient rattachées les colonies, alors peu importantes, et qui avait précédemment dans ses attributions les bagnes de Brest et de Toulon sous le nom de « chiourmes » parut tout indiqué pour diriger la nouvelle institution.

Il en est résulté une tendance générale à adopter pour les forçats la plupart des règles en usage pour l'armée de mer, tant dans les actes du pouvoir central, d'ailleurs très rares au début, que dans ceux des fonctionnaires locaux recrutés parmi d'anciens officiers retraités.

C'était évidemment là une faute grave qui froisse même les sentiments d'affection et de res-

1. Etude publiée par M. Léveillé dans la *France coloniale*, en 1886 sous le titre « *La Guyane.* »

pect dont nous entourons en France les membres de la grande famille militaire, à quelque degré de la hiérarchie qu'ils appartiennent (1).

L'on reconnaît depuis longtemps que l'ensemble des connaissances nécessaires pour diriger les condamnés constitue une science, la science pénitentiaire qui, comme toute autre, ne s'acquiert que par des études spéciales et pour laquelle il faut des aptitudes particulières.

Néanmoins, l'état de choses dont je signale les inconvénients a subsisté fort longtemps.

Il ne s'est modifié dans un sens heureux qu'au fur et à mesure qu'a grandi l'Administration cen-

1. Le Ministère de la Marine a même été plus loin. En réponse à une lettre du Gouverneur de la Nouvelle Calédonie qui faisait remarquer que les condamnés étaient mieux traités, à bord des bâtiments de la flotte, sous le rapport des vivres, que les marins des équipages punis disciplinairement, ce département refusa d'apporter des modifications à la composition de la ration des forçats en cours de voyage. Les motifs invoqués étaient les suivants (D. M. du 28 août 1882, B O. Calédonie, P. 387) : Les transportés sont généralement des hommes affaiblis par les excès et par la détention ; une nourriture substantielle est nécessaire pour les maintenir en bonne santé dans l'intérêt de l'hygiène générale et en vue de leur utilisation dans les colonies.

Malgré les arguments développés, cette décision me paraît regrettable. Toutefois, la question n'était pas nouvelle, car M. de Blosseville rapporte que la ration délivrée aux convicts à bord des navires qui les conduisaient en Australie était supérieure à celle allouée normalement aux matelots.

trale des colonies qui, d'abord simple direction au Ministère de la Marine, devint presqu'autonome sous le nom de sous-secrétariat d'Etat en 1883, et finit par former un ministère spécial créé par la loi du 20 mars 1894.

De 1883 date pour la transportation l'ère des réformes fécondes qui n'est pas encore close.

Si la loi de 1854 s'est montrée moins sobre de détails en ce qui concerne les avantages à accorder aux condamnés en vue de les attacher à la terre d'exil, c'est que l'histoire des colonies australiennes fournissait au législateur un exemple qui faisait défaut en matière de répression ; les articles 11, 12 et 13 sont consacrés à cette question, et l'article 14 prévoit l'élaboration de la réglementation à intervenir pour déterminer les conditions d'obtention de ces faveurs, ainsi que les limites dans lesquelles pourront s'exercer les droits des tiers.

L'article 4 laisse au gouvernement le soin d'apprécier s'il y a lieu d'appliquer la transportation aux femmes, et décide que, dans le cas de leur envoi aux colonies, elles seront séparées des hommes et employées à des travaux en rapport avec leur âge et leur sexe.

J'ajoute qu'elles ont rarement été dirigées sur les établissements pénitentiaires d'outre-mer.

La fin de cet article a été inspirée par un sentiment évident de bienveillance et de pitié pour la faiblesse du sexe féminin, mais on ne comprend guère que le législateur ait tenu compte ici de l'âge alors qu'il n'en parlait pas pour les hommes; il est d'ailleurs bien évident qu'en pratique, les travaux sont toujours proportionnés aux forces de l'individu, quel que soit son sexe, en vertu des règles générales de l'hygiène.

Les motifs sur lesquels repose la première partie de cette disposition sont faciles à indiquer : l'on a considéré que la présence dans la Métropole de femmes libérées des travaux forcés constituait un danger beaucoup moins redoutable que celle des hommes dans la même situation et que, d'autre part, elles pouvaient être un grand embarras pour les colonies.

Les femmes qui ne sont pas transportées subissent leur peine en France dans les conditions indiquées par l'article 16 du Code pénal.

Toutefois, une question se présente à propos de cette latitude laissée au gouvernement, ainsi que pour l'exception apportée en faveur des sexagénaires par l'article 5, elle me semble d'une certaine importance bien qu'elle ne me paraisse pas avoir encore été traitée ; on trouve dans notre

législation des exemples de modifications apportées par humanité ou opportunité au mode d'exécution des peines, en raison de l'âge, du sexe des individus ou de circonstances particulières, mais juridiquement les peines restent les mêmes, et leurs conséquences légales ne sont point changées, ni surtout supprimées. C'est l'application du principe d'égalité que l'on considère comme un des éléments essentiels des pénalités.

Ce principe a-t-il été respecté par les articles 4 et 5 de la loi du 30 mai 1854 ? Tous ceux qui, comme moi, pensent que l'obligation de résidence temporaire ou perpétuelle créée par l'article 6 de cette loi est, pour les raisons que j'indique ci-après, une véritable peine accessoire, répondront négativement à cette question.

En ce qui concerne les femmes condamnées aux travaux forcés, n'est-il pas extraordinaire qu'elles échappent ou n'échappent pas à une conséquence légale et aussi grave de leur condamnation, selon la façon dont il plaît à l'Administration de leur faire exécuter leur peine principale ? Il pourrait ainsi arriver que de deux femmes condamnées à 8 ans de travaux forcés pour un même crime, l'une, dont la santé paraîtrait trop faible pour les fatigues coloniales, serait enfermée dans une maison centrale et rendue, sa peine subie, à la liberté

en France, à ses habitudes, à ses affections, tandis que l'autre, mieux douée au point de vue physique, serait tenue à l'exil perpétuel.

Je crois que le législateur n'a pas aperçu les conséquences d'une pareille disposition et l'inégalité choquante qui peut en résulter.

Quelle que soit donc la solution que l'on adopte quant à la nature juridique de l'obligation de résidence, on est forcé de reconnaître que l'application de l'article 4 peut amener une injustice flagrante.

Aussi l'usage s'est-il établi de ne faire subir la transportation aux femmes qu'avec leur assentiment, ce qui amène cette conséquence plus anormale encore que l'exécution de la loi est subordonnée à leur propre volonté.

Mais, à mon sens, les articles 4 et 5 constituent, en outre, une anomalie juridique. Je l'aurai démontré si j'établis que l'obligation de résidence dans la colonie est une véritable peine accessoire, puisqu'il dépend de l'administration de la faire subir ou de la remettre tacitement pour les femmes et que les individus des deux sexes âgés de plus de 60 ans y échappent complètement.

Il est vrai que le ministère de la Justice, dans une dépêche du 27 novembre 1889 (1), a émis

1. B. O. Guyane 1890, p. 7

l'avis qu'elle n'était qu'une simple mesure administrative.

Je vais examiner d'abord les motifs vraiment très faibles invoqués par le garde des sceaux, je ferai ressortir ensuite les raisons péremptoires qui militent en faveur de la solution contraire.

L'intérêt de cette discussion n'est point purement théorique; il se présentait dans l'espèce soumise au ministre de la justice au point de vue de la prescriptibilité de l'obligation de résidence.

Le nommé L... dit M... s'était évadé de la Guyane, sa peine principale terminée, et s'était soustrait pendant 20 années à la résidence obligatoire et à l'interdiction de séjour substituée à la surveillance de la haute police par la loi du 27 mai 1885, pouvait-il invoquer la disposition de l'article 635 du code d'instruction criminelle?

La Dépêche ministérielle précitée répondit : « L'obligation de résidence aux colonies n'est « pas une peine au sens légal du mot, c'est une « *conséquence que la loi du 30 mai 1854 attache* « *aux condamnations aux travaux forcés.* Par « suite, l'obligation de résidence n'est pas pres- « criptible et le condamné qui, à l'expiration de « sa peine, s'y trouve soumis, ne peut en être « affranchi que par une décision gracieuse du « Chef de l'Etat ou par la réhabilitation ».

Qu'est-ce donc qu'une peine accessoire ? sinon une *conséquence légale de la peine principale prononcée par le juge.*

Cette dépêche continue : « Le même raisonne-« ment s'applique à l'interdiction de séjour que « la loi du 27 mai 1885 a substituée à la surveil-« lance de la haute police et à laquelle le nommé « L... se trouvait également astreint ».

« Aux termes de cette loi, l'interdiction de sé-« jour est régie par les mêmes principes que la « surveillance. Or, on ne peut non plus attribuer « à cette dernière mesure le caractère de peine, « car celui qui s'y trouvait soumis ne pouvait en « être affranchi que par la réhabilitation, la « remise par voie de grâce ayant toujours été « refusée. C'est pour faire cesser cet état de cho-« ses que la loi du 23 janvier 1874 a déclaré le « droit de grâce applicable à la surveillance. Mais « il résulte des débats auxquels cette dernière « loi a donné lieu que cette modification n'a « changé en rien la nature de la surveillance et « ne lui a pas fait perdre le caractère de simple « mesure administrative qu'on s'accordait géné-« ralement à lui reconnaître ».

Je n'ignore pas que la nature juridique de l'interdiction de séjour est fort discutée et je n'ai point trouvé dans les débats parlementaires de la

loi de 1874 la solution certaine que l'on veut en déduire. La dépêche ministérielle reproduite ci-dessus me fournit précisément un argument sérieux contre la solution qu'elle adopte et qui me décide.

En effet, si la surveillance de la haute police ne pouvait être remise par voie de grâce, s'il a fallu un texte formel pour que ce droit du Chef de l'État pût s'exercer, c'est qu'évidemment ce n'était pas une simple mesure administrative pour laquelle l'affirmative aurait été admise sans hésitation, le pouvoir exécutif étant tout puissant en matière d'administration, c'est qu'elle constituait, comme la dégradation civique, une peine privative de droit, terminée aussitôt que commencée parce qu'elle consistait uniquement en une diminution de capacité. Or, l'on admet que la grâce fait cesser l'exécution des peines ayant une certaine durée mais qu'elle ne peut comporter une *restitutio*, à moins d'une délégation formelle du pouvoir législatif (1). Quant à la prescription, il est évident qu'elle ne peut s'appliquer à une peine qui n'a qu'une durée de raison.

C'est en ce sens que le législateur de 1874 a

1. Argument *a contrario* tiré des lois des 30 et 31 mai 1854, 25 mars 1873, 27 mai 1885.

entendu ne pas modifier la nature de la surveillance de la haute police qui restait, après comme avant, une peine privative de droit, du droit de circuler librement, imprescriptible.

L'analogie que le ministère de la justice voulait établir entre la surveillance de la haute police et l'obligation de résidence dans la colonie pénale n'établirait donc point que la dernière est une mesure administrative, mais cette analogie elle-même n'existe pas et le législateur de 1854 qui a créé l'obligation de résidence ne l'a point considérée davantage comme une peine privative de droit.

L'exercice du droit de grâce que l'on veut prendre comme critérium pour distinguer la nature des peines m'en fournit la preuve. Le dernier paragraphe de l'article 6 de la loi du 30 mai 1854 déclare d'une façon formelle que l'obligation de résidence peut être remise par voie de grâce ; pourquoi le législateur a-t-il cru devoir s'en expliquer, est-ce comme celui de 1874 pour créer un droit exceptionnel? Non, le texte est clair, c'est parce qu'il a craint que l'on pût admettre que la remise de la peine principale entraînerait celle de l'obligation de résidence ! C'est concluant, les peines consistant en une diminution de capacité n'étant pas susceptibles de grâce, *de plano*, dans

notre droit, celle-ci ne peut rentrer dans cette catégorie.

Quant au caractère de peine matérielle de l'obligation de résidence, il n'est pas difficile à établir ; si le mot n'est pas dans la loi, la chose est certainement dans son esprit.

En effet, obliger un individu à résider, pendant de longues années ou pendant toute sa vie, dans un lieu déterminé, fort éloigné de sa patrie, est certainement afflictif au premier chef.

D'autre part, l'obligation de résidence frappe toujours un individu *reconnu coupable* d'un crime.

Les arguments de texte ne font pas défaut :

Ce sont d'abord, les paragraphes 3 et 4 de l'article 6 ; le soin que prend le législateur de s'expliquer sur la portée des permissions d'absence accordées aux libérés et sur la grâce prouve toute l'importance qu'il attache à cette mesure.

L'article 8 surtout est décisif, il punit de 1 à 3 ans de travaux forcés le libéré coupable d'avoir quitté la colonie sans autorisation ou d'avoir dépassé le délai qui lui avait été fixé. Ainsi, et d'après la définition de l'article 1er paragraphe 3 du Code Pénal, l'infraction à l'obligation de résidence est un crime. Et l'obligation de résidence ne serait pas une peine ! Comment croire que le

législateur a voulu punir si rigoureusement un simple manquement à une mesure administrative. Ce serait draconien.

Ce n'est pas tout, quel sera le tribunal compétent pour connaître de cette infraction ? l'article 10 répond : un tribunal maritime spécial et, à défaut, le *Conseil de guerre !*

D'autre part, l'article 15 reconnaît si bien le caractère de peine à l'obligation de résidence qu'il dit que les articles 6 et 8 qui la réglementent ne seront point applicables aux condamnations antérieurement prononcées et aux crimes antérieurement commis. Le législateur n'aurait certainement pas hésité à donner un effet rétroactif à l'obligation de résidence à laquelle il attachait tant d'importance s'il n'avait entendu édicter qu'une mesure administrative.

Enfin, le régime que l'on n'a pas hésité à appliquer aux libérés prouve bien qu'on les considère comme subissant une véritable peine afflictive, car une mesure administrative ne pourrait justifier des dérogations au droit commun aussi graves que celles qui ont été adoptées.

En effet, le décret du 29 août 1855 décidait que les libérés tenus de résider dans la colonie étaient justiciables des conseils de guerre, que les lois militaires leur étaient applicables.

Ce décret a, il est vrai, été rapporté par celui du 13 janvier 1888, qui soumet les libérés à des appels périodiques ou extraordinaires, mais le changement de jurisprudence que consacre ce dernier acte n'a point été inspiré par un sentiment de bienveillance à l'égard de ces individus. Il s'agissait, de les placer, le cas échéant, sous le coup de la loi du 27 mai 1885, qui réserve aux tribunaux de droit commun l'application de la relégation.

Le but poursuivi par le décret susvisé du 13 janvier 1888 apparaît avec plus d'évidence encore si on le rapproche de celui du 29 septembre 1890, qui déclare les peines portées à l'article 271 du Code pénal applicables aux libérés qui ne justifient pas de moyens d'existence limitativement déterminés. Trouver dans l'envoi à la relégation le moyen de mettre dans l'impossibilité de nuire le libéré astreint à la résidence a été incontestablement l'objectif poursuivi ; le rapport de présentation de ce dernier acte est d'ailleurs catégorique à cet égard, il dit : « Le remède à une « situation si regrettable (l'oisiveté des libérés et « le concours qu'ils prêtent aux transportés en « cours de peine pour leurs méfaits), consiste à « revenir hardiment *aux principes de la loi de* « *1854*, c'est-à-dire à faire du libéré un homme

« jouissant d'une demi-liberté et astreint, en ce « qui concerne sa conduite et ses moyens d'exis- « tence, à une surveillance particulière qui assure « son amendement, ou, tout au moins, le mette « hors d'état de nuire », et plus loin, « faute de « justifier d'une de ces ressources (celles énumé- « rées à l'article 5), le libéré sera considéré « comme vagabond et puni des peines portées à « l'article 271 du Code pénal, *sauf à ajouter à « cette pénalité celle de la relégation lorsqu'elle « sera légalement encourue.* »

Une difficulté avait été soulevée en 1888, époque où les libérés astreints à la résidence étaient encore soumis à la juridiction et aux lois militaires, à propos de la peine de mort prononcée contre l'un d'eux. On se demandait quel était le mode d'exécution qui devait être adopté. Le doute venait de ce que l'article 239 du Code de justice militaire pour l'armée de mer prévoit deux façons de procéder, applicables à deux catégories très différentes d'individus : la fusillade pour les militaires, la décapitation pour les forçats.

Le ministre de la marine, amiral Cloué, s'exprimait de la manière suivante, à ce sujet, dans la dépêche ministérielle du 5 novembre 1881 (1) :

1. B. O. Calédonie 1882. P. 2.

« Je n'hésite pas à reconnaître que l'esprit de « la loi maritime, tout aussi bien que celui de la « loi du 30 mai 1854 sur l'exécution de la peine « des travaux forcés, font une nécessité de recou- « rir à la décapitation contre les libérés condamnés « à mort ».

« En effet, si l'on adoptait la doctrine con- « traire, la peine capitale militairement appliquée « ne pourrait, eu égard à la situation pénale de « ces hommes, être précédée pour eux de la « dégradation militaire, elle n'aurait donc plus à « leur égard aucune conséquence infamante, alors « que ce résultat est attaché à la peine de mort « infligée en vertu des articles 7 et 12 du Code « pénal ».

« Quant à ce qui est du texte même du deuxième paragraphe de l'article 239 précité, il est évident que l'expression de « *forçats* » *s'applique aux transportés libérés qui ne sont que des forçats libérés subissant sous forme de résidence obligée une partie notable de leur châtiment* ».

Voilà qui est clair et je ne crois pas trop m'avancer en affirmant qu'il résulte de tout ce qui précède que l'article 6 de la loi du 30 mai 1854 a créé une véritable peine accessoire comportant une exécution matérielle et, partant, prescriptible. Ne pas la rendre applicable sous une forme

ou sous une autre, indistinctement à tous les individus condamnés aux travaux forcés, sans tenir compte de leur âge ou de leur sexe, a été, par conséquent, une véritable erreur législative.

Le auteurs de la loi précitée se sont évidemment inspirés des dispositions exceptionnelles que les articles 16 et 72 du Code pénal édictaient pour les femmes et les septuagénaires, mais ils n'ont pas pris garde qu'ils avaient apporté, à l'exécution des travaux forcés, des modifications qui n'étaient plus en harmonie avec les lois antérieures.

L'application de l'article 5 a donné lieu à une difficulté qui, me semble-t-il, n'aurait jamais dû naître.

Le tribunal maritime spécial de la Guyane a condamné, en 1891, un sexagénaire aux travaux forcés, et l'on invoque pour la validité de cette sentence deux arguments. Le premier est basé sur cette considération que la réclusion subie effectivement aux colonies serait une punition plus grave que les travaux forcés exécutés sur place, alors que le législateur a entendu par la substitution de l'article 5 ordonner une mesure favorable au coupable ; prononcer la réclusion serait donc, conclut-on, aller à l'encontre de sa volonté certaine. Ce premier argument n'a aucune valeur juridique car il tendrait à rien moins qu'à

troubler l'ordre des peines établi par le Code pénal (article 7).

Le second n'est pas plus convaincant. Le but poursuivi, dit-on, a été d'éviter à des hommes déjà affaiblis par l'âge, les fatigues d'un changement de climat qui ne se produit pas dans l'espèce et on en tire cette conséquence que l'article 5 de la loi du 30 mai 1854 n'est pas applicable lorsque le coupable habite la colonie pénale. C'est prendre la raison que l'on prête à la loi pour la loi elle-même. Le texte ne laisse aucune place au doute, il est formel, et, d'ailleurs, l'interprétation doit toujours être favorable au coupable en vertu du principe doctrinal admis sans contestation en matière pénale; or, celle que l'on propose lui serait défavorable, au sens du code, le seul qu'il importe de considérer. D'autre part, ce motif qui a été, en effet, invoqué pendant la discussion de la loi du 30 mai 1854 n'est sans doute pas le seul qui a guidé le législateur, car l'abaissement de la pénalité en raison de l'âge du condamné n'est point une décision isolée, spéciale aux peines exécutées aux colonies; il existait déjà sous l'empire du Code pénal pour les travaux forcés (Article 72, après 70 ans les travaux forcés étaient remplacés par la réclusion), ce qui semblerait indiquer que les fatigues

du voyage et du changement de climat n'ont été prises en considération que pour abaisser la limite d'âge.

Comme nous l'avons vu, la loi du 30 mai 1854 peut donner lieu à bien des critiques, puisque, d'une part, elle n'a pas indiqué d'une façon suffisante la façon dont devaient s'exécuter les travaux forcés et puisque, d'autre part, elle a établi une peine qui n'est pas égale pour tous.

Les premiers réglements pris en exécution de cette loi n'ont pas été mieux conçus et ils se sont fait attendre pendant fort longtemps.

Le pouvoir central s'était contenté, au début, de rendre la discipline, les lois, la juridiction militaire, applicables aux forçats, laissant aux autorités locales le soin de trancher toutes les autres questions. Il en résulta une grande incertitude dans la législation.

Dans l'impossibilité d'étudier ici les nombreux arrêtés rendus par chaque gouverneur pour assurer le fonctionnement du service de la transportation, je me contenterai de faire ressortir, en esquissant les essais de colonisation pénale tentés à cette époque, les fautes qui furent commises.

On me reprochera peut-être de manquer de méthode en agissant ainsi.

Il semble, à première vue, que le plan à adopter

pour ce travail aurait dû consister à envisager d'abord les moyens de répression, puis les faveurs réservées au condamné amendé et à terminer par l'examen des résultats obtenus. Mais il ne m'a pas été possible de procéder de cette façon parce que la réglementation, fruit de l'expérience, qui régit aujourd'hui la transportation est d'élaboration encore trop récente pour avoir influé sérieusement sur la situation économique de nos colonies pénitentiaires et qu'auparavant la période d'expiation n'y existait pour ainsi dire pas.

J'ai donc dû suivre, en quelque sorte, l'ordre chronologique des faits.

TITRE III

Essais de colonisation pénitentiaire à la Guyane et à la Nouvelle Calédonie.

CHAPITRE PREMIER

« GUYANE. »

L'article 1er de la loi du 30 mai 1854 laisse au pouvoir exécutif le soin de désigner par décrets les possessions françaises, autres que l'Algérie jugée trop rapprochée de la métropole, appelées à recevoir les transportés. Il prévoit le cas d'empêchement à l'évacuation des condamnés et admet que, dans cette hypothèse, la peine des travaux forcés sera subie *provisoirement* en France.

Le Gouvernement a largement usé de cette faculté qui ne devait avoir qu'un caractère exceptionnel et 1500 forçats se trouvaient encore au bagne de Toulon, en 1872, époque à laquelle ils furent dirigés sur la Nouvelle-Calédonie (1). Les besoins de l'arsenal de ce port de guerre avaient sans doute fait différer jusque-là l'exécution de cette mesure.

Aucun décret n'étant intervenu postérieurement à la loi de 1854 pour désigner la Guyane comme lieu de transportation, on estime généralement que l'article 1er du décret du 27 mars 1852 est toujours en vigueur.

Plusieurs autres possessions françaises reçoivent des forçats, ce sont :

La Nouvelle Calédonie en vertu du décret du 2 septembre 1863 ;

Obock, en vertu du décret du 8 mars 1886. Cette colonie avait d'abord été destinée aux condamnés d'origine arabe, mais les hommes de cette race trouvaient dans le pays, auprès de leurs coreligionnaires, trop de facilités pour s'évader. Elle est aujourd'hui affectée aux transportés noirs, indiens, annamites et chinois (2). Les libérés des

1. D. M. du 3 octobre 1872. B. O. Calédonie, page 660.
2. Décrets des 3 octobre 1886 et 22 octobre 1887.

travaux forcés astreints à la résidence ne subissent pas cette peine accessoire à Obock, pour des raisons d'ordre politique, ils sont dirigés sur la Guyane (1); le Gabon.

En vertu du décret du 1er octobre 1887, des transportés annamites et chinois y subissent leur peine (2).

Il semble que l'envoi de transportés de races de couleur à Obock et au Gabon, colonies occupées depuis peu où tout est à faire, ait donné des résultats satisfaisants, mais en raison du petit nombre des condamnés qui y sont dirigés et de leur origine toute spéciale, il n'est pas possible de tirer des conséquences concluantes des expériences faites dans ces deux pays.

C'est donc le système suivi à la Guyane et à la Nouvelle Calédonie que je me propose d'examiner.

Ainsi que je l'ai dit, la Guyane a été choisie la première, comme colonie pénitentiaire, malgré le mauvais renom que lui avaient laissé

1. D. M. du 10 mai 1891. B. C. Guyane. P. 138.

2. Des canaques condamnés aux travaux forcés en Nouvelle-Calédonie où leur présence constituait un danger public ont été internés en Cochinchine, au pénitencier de Poulo-Condore, par mesure administrative (D. M. des 6 nov. 1868 et 21 juillet 1871. B. O. Calédonie. P. 419).

l'expédition de Kourou, en 1763, et la déportation de Sinnamary, sous la Révolution ; on pensa, non sans quelque raison, que ces deux échecs étaient dus bien plus à l'incurie des organisateurs qu'à l'insalubrité du pays.

Les transportés débarquèrent, en 1852, aux Iles du Salut, endroit très bien choisi pour une installation provisoire, à cause des facilités qu'il présente pour l'atterrissage et de son éloignement du continent (1).

Il semble qu'il eût fallu, dès le début de l'arrivée des forçats, se rendre compte des travaux présentant le caractère d'utilité publique qui pouvaient être entrepris à la Guyane, en s'assurant

1. Ces îles servent depuis de lieu de dépôt pour les convois à leur arrivée, et de lieu d'internement pour les criminels dangereux. Un fait particulier, bien plus que l'éloignement du continent, y rend les évasions presque impossibles.

Le terrain y est d'origine volcanique et la couche végétale est trop peu profonde pour permettre l'enfouissement des cadavres des forçats qui sont jetés à la mer où ils deviennent la proie des requins. Par suite, ces squales pullulent aux abords du rivage. Ils connaissent même le son de la cloche qui annonce une immersion et ils accourent. Aussi malheur à qui tombe à l'eau dans ces parages !

Ces détails m'ont paru intéressants à donner au moment où un criminel désormais célèbre, et qu'il est nécessaire de mettre hors d'état de nuire, subit aux Iles du Salut la peine de la déportation dans une enceinte fortifiée.

un courant d'immigration libre pour en profiter dans l'intérêt de la prospérité générale. La population groupée dans l'île de Cayenne, environ 12000 habitants, formait une première agglomération d'honnêtes gens qui devait être utilisée et qui aurait accepté d'autant plus volontiers l'aide de la transportation que le pays était en pleine crise par suite de l'affranchissement des esclaves. Il eût fallu, en un mot, adopter un plan de colonisation basé sur l'expérience de l'Australie en tenant compte des différences climatériques et de la situation économique de la colonie.

Il n'en fut rien, les condamnés ne furent guère employés qu'à créer des pénitenciers presqu'aussitôt abandonnés parce que la mortalité était grande comme cela arrive toujours lorsque des défrichements sont entrepris sous les tropiques. C'est ainsi que furent successivement occupés, abandonnés et, quelquefois, réoccupés, suivant la volonté du gouverneur du moment, les établissements de la Montagne d'Argent, de Saint-Georges à l'Oyapock, des ilôts la Mère et le Père, de Saint-Augustin, de Sainte-Marie, de Saint-Joseph, de Saint-Philippe, d'Organabo, de Montjoly, des Roches de Kourou, etc.

Ces insuccès répétés, cette absence de ligne de conduite avaient bien vite modifié les sentiments

de la population libre, qui de bienveillants étaient devenus hostiles à la transportation; c'est que loin de trouver dans l'introduction de l'élément pénal l'aide qu'ils étaient en droit d'en attendre et qui aurait compensé, dans une certaine mesure, le discrédit que la présence des condamnés et la mortalité qui les frappait devaient jeter sur la colonie, les habitants avaient été, sans aucun profit, exposés aux déprédations, aux méfaits de toutes sortes des forçats évadés et des libérés.

Après des explorations faites dans le bassin du Maroni, le Gouvernement décida (1) d'y tenter une entreprise sérieuse de colonisation exclusivement pénitentiaire, oubliant que l'exemple et l'entraînement des travailleurs honnêtes est nécessaire au condamné amendé pour le maintenir dans ses bonnes résolutions souvent trop fragiles pour résister aux influences d'un milieu contaminé, qu'il faut lui rendre une place si petite soit-elle dans la société pour lui faire comprendre qu'il n'est plus un objet d'opprobe, pour le relever à ses propres yeux.

D'ailleurs, le choix du lieu n'était pas heureux, car le Maroni est certainement la région la moins

1. Décret du 30 mai 1880, modifié par celui du 24 mars 1887.

fertile de la Guyane Française et elle est bornée à l'Ouest par le fleuve du même nom qui sépare nos possessions de celles de la Hollande, ce qui devait singulièrement faciliter les évasions. Il est vrai que le traité conclu le 3 août 1860 avec les Pays-Bas remédie en partie à ce dernieer inconvénient, car il contient des clauses particulières pour l'extradition des condamnés évadés de nos pénitenciers coloniaux et j'ajoute que fort souvent ils sont rendus d'une rive du Maroni à l'autre sans aucune formalité, ce qui n'est pas très régulier (1).

D'importants défrichements eurent lieu, de nombreux condamnés furent mis en concession et des secours de toute nature (vivres, animaux, outils, argent, bras) leur furent accordés. Des concours agricoles furent organisés pour les encourager. La canne à sucre fut surtout, après quelques tâtonnements, plantée en grande quantité. Pour assurer aux nouveaux colons des débouchés pour leurs productions, l'État se fit manufacturier, une usine à sucre fut construite à Saint-Maurice, puis, continuant dans la même

1. A citer un décret du 22 septembre 1893 qui a organisé dans la colonie pénitentiaire de la Guyane une surveillance spéciale à la sortie des navires en vue d'empêcher les évasions des transportés.

voie, l'Etat se fit commerçant pour placer ses produits. C'était une adaptation, en petit, du système des cultures de Van den Bosch pratiqué dans les Indes néerlandaises et qui, comme l'on sait, n'a pu subsister qu'autant que les productions des îles de la Sonde n'ont pas été concurrencées sur les marchés de l'Europe.

Partant de cette idée, d'ailleurs très juste, que la colonisation doit être basée sur la famille, on pensa que le mariage devait être facilité aux concessionnaires, et le décret du 24 mars 1866 vint modifier en leur faveur les dispositions du Code civil, tandis que des femmes étaient recrutées dans les maisons centrales pour devenir leurs épouses.

Sous cette impulsion énergique, le Maroni connut un moment de quasi-prospérité, mais il fut de courte durée, et dès que l'Administration cessa son appui matériel, l'on vit bien que ce smblant de succès n'était que le résultat éphémère de l'action gouvernementale qui ne saurait jamais se substituer à l'initiative privée seule capable d'engendrer une œuvre féconde et durable.

Les concessionnaires, de race européenne, qui n'avaient pas toujours été judicieusement choisis, épuisés d'ailleurs par un climat débilitant auquel le travailleur blanc ne saurait résister, furent bien-

tôt décimés par les fièvres et les épidémies, leurs compagnes n'eurent pas un sort plus heureux. Quant aux enfants issus de ces unions, qui apportaient en naissant les germes morbides, fruits des hérédités paternelle et maternelle, ils n'atteignirent que rarement l'âge adulte. Le Dr Orgéas dans son très conscencieux ouvrage « *La colonisation de la Guyane par la transportation* » que j'ai eu occasion de citer plusieurs fois au cours de ce travail, fait un tableau navrant de l'état de dégénérescence, de rachitisme, de ces petits malheureux.

Cet essai de colonisation exclusivement pénitentiaire n'ayant pas réussi, le gouvernement cessa les envois de transportés européens à la Guyane qui ne reçut plus que des condamnés arabes et de races de couleur.

On se livra à de nouvelles tentatives avec ces éléments. Le territoire pénitentiaire du Maroni fut même érigé en commune, par le décret du 16 mars 1880. On espérait donner ainsi à l'agglomération des concessionnaires une existence propre et les intéresser, par l'obtention des franchises municipales, à la prospérité de la région. Mais, dans l'impossibilité de relever les condamnés et libérés des incapacités de la dégradation civique comprises dans les §§ 1 et 2 de l'article 34 du Code

pénal (1), les fonctions de maire et de conseillers municipaux furent confiées à des fonctionnaires. Il en résulta que l'on n'avait créé qu'un rouage administratif de plus.

Une commission composée de concessionnaires d'origine arabe fut chargée de procéder à la célébration des mariages suivant la loi Musulmane, sans que, toutefois, la polygamie fût autorisée, à moins qu'il ne s'agît d'unions contractées en Afrique avant la condamnation. Malheureusement, les efforts faits pour recruter des Algériennes furent rarement couronnés de succès.

Il ne fut pas davantage possible d'amener, comme on l'essaya, des femmes Voloff prises au Sénégal ou des indochinoises, et cependant, ainsi que le fait remarquer M. Léveillé dans le résumé de son travail sur la Guyane publié dans la « *France coloniale* », c'est dans la pratique d'un métissage savamment ordonné que se trouve la solution du problème très spécial de la constitution de la famille des transportés dans notre colonie pénitentiaire de l'Atlantique. De cette façon : « la tare « originelle n'existerait plus chez les ascendants « que d'un côté, et les enfants viendraient au « monde plus robustes et d'un acclimatement « plus facile ».

1. Article 12 de la loi du 30 mai 1854, § 4. Argument *a contrario*.

M. Léveillé pense aussi que les femmes nécessaires à ces unions pourraient être recrutées parmi les indigènes, dans le haut des Amazones.

A voir la race fortement constituée que les croisements d'Indiens et de Portugais ont donnée au Brésil, on est obligé de reconnaître la justesse de cette observation.

Mais la mise en concessions des condamnés restera toujours l'exception, puisqu'elle est subordonnée à leur bonne conduite et la véritable utilisation de la main-d'œuvre pénale n'est pas là.

Or, la transportation n'a exécuté à la Guyane que peu de travaux d'utilité publique; on peut citer, cependant, le réseau de routes qu existe dans l'île de Cayenne, la conduite d'eau qui alimente la ville, la ligne télégraphique qui relie le Maroni au chef-lieu, les routes et constructions du territoire pénitentiaire, etc. Pouvait-on faire mieux? Je ne le crois pas, au moins avec la faible population que renferme cette immense contrée, population exclusivement adonnée à une industrie dont le centre se déplace constamment, l'exploitation des alluvions aurifères sur les petits cours d'eau. Je ne suis point de ceux qui, s'appuyant sur l'exemple des Etats-Unis, pensent qu'il eût suffi pour faire affluer les colons de leur préparer les

voies ; on ne peut, en effet, comparer la situation économique de pays tempérés comme les Etats de la Plata, l'Australie, les Etats-Unis avec celle des régions équatoriales.

Il aurait donc fallu résoudre avant tout la question capitale de l'immigration pour donner aux travaux à entreprendre le caractère d'utilité qui pouvait seul justifier les dépenses qui en seraient résultées. Ce n'est que par une entente de tous les pouvoirs publics et au moyen de sacrifices consentis par la colonie et, au besoin, par la métropole, qu'on aurait pu arriver à un recrutement judicieux d'hommes susceptibles de s'acclimater à la Guyane. Je ne vois que deux pays assez peuplés pour fournir à celles de nos colonies de la zône torride qui se meurent faute de bras, les immigrants qui leur sont indispensables, ce sont l'Inde et la Chine. Le premier nous étant fermé, ou à peu près, par l'Angleterre qui ne se fait pas faute d'y puiser pour elle (la Guyane Anglaise doit sa prospérité à la main d'œuvre des Hindous), le second nous est seul ouvert, mais je suis convaincu que les coolies chinois pourraient rendre à nos vieilles colonies leur ancienne prospérité. N'est-ce pas à eux que la « North-Bornéo-Campany » doit le succès de son entreprise de colonisation? N'est-ce pas à eux qu'ont eu recours,

à la suite de l'affranchissement, les Antilles Espagnoles, en 1880, et le Brésil, en 1888?

La transportation et l'immigration sont deux forces colonisatrices qui doivent se combiner à la Guyane comme dans toutes nos possessions peu habitées, sans quoi la première sera toujours condamnée à la stérilité. Il faudrait même que leur direction fût placée dans les mêmes mains pour qu'elles ne soient pas séparées dans l'exécution et pour que l'immigrant ne soit jamais traité plus défavorablement que le condamné.

Depuis 1887, l'envoi des Européens à la Guyane a été repris; on place encore quelques forçats en concessions au Maroni et, pour utiliser les autres, le plus grand nombre, l'Administration se livre à des exploitations forestières et agricoles qui rapportent peu.

Toutefois, il y a lieu d'espérer qu'avec la nouvelle réglementation qui régit aujourd'hui la transportation, l'on obtiendra de meilleurs résultats. Mais avant d'étudier cette réglementation qui paraît marquer un réel progrès, je dois exposer succinctement les diverses phases par lesquelles a passé la colonisation de la Nouvelle Calédonie.

CHAPITRE II

« NOUVELLE CALÉDONIE ».

Les essais de colonisation pénitentiaire tentés à la Guyane n'ayant point réussi et l'opinion publique commençant à s'émouvoir de la mortalité qui y frappait les convicts, l'on chercha une terre plus hospitalière pour les recevoir.

La Nouvelle Calédonie parut réunir les conditions désirables et fut désignée, en 1863, comme lieu de transportation des forçats européens.

Le Gouvernement avait eu la main heureuse.

Bien que située sous la zone torride, la Nouvelle Calédonie est placée assez près du tropique du Capricorne pour ressentir en partie les effets

bienfaisants de la saison froide des régions tempérées ; elle doit, en outre, au grand développement de ses côtes rafraîchies constamment par la brise de mer et surtout par les vents alizés du Sud-Est, de jouir d'un climat relativement doux et d'une salubrité remarquable qui permettent à la race caucasique d'y prospérer.

Son éloignement de toute grande terre et l'état sauvage de sa population aborigène, des canaques anthropophages, convenaient particulièrement à un essai de colonisation pénale.

Aussi, malgré l'insuffisance des moyens de coercition qui rendait improductive la main d'œuvre des forçats, et la mise en concessions d'individus insuffisamment amendés, l'œuvre de la transportation a-t-elle été beaucoup plus féconde à la Nouvelle Calédonie qu'à la Guyane ?

Deux industries actives, l'élevage des bêtes à cornes et l'exploitation des mines ont attiré dans ce pays un certain nombre d'immigrants européens, et ont permis d'accomplir des travaux assez importants ayant un véritable caractère d'utilité publique.

Mais la population libre n'est pas encore suffisante pour tirer parti de cette magnifique possession et elle ne saurait être entièrement suppléée par les condamnés.

Peut-être pourrait-on faire dériver au profit de la Nouvelle Calédonie le courant d'émigration française qui se porte actuellement vers les Républiques de l'Amérique du Sud et favoriser l'établissement des étrangers, des Italiens et des Espagnols, par exemple, qui ont fait la fortune de la Tunisie et des deux provinces algériennes d'Oran et de Constantine.

La colonisation militaire semblerait devoir donner de bons résultats. A citer, à cet égard, un arrêté du Gouverneur, de 1871, qui accorde des concessions de terre aux fonctionnaires prenant leur retraite et aux militaires prenant leur congé dans la colonie et y résidant pendant un certain temps. Mais ce n'est pas suffisant, il faudrait, je crois, donner aux militaires, pour les décider à y rester, des terrains tout préparés avec maison et leur offrir leur libération anticipée du service.

Malheureusement, le budget local n'est pas assez riche pour supporter les frais d'installation d'immigrants européens, les meilleurs cependant, et on se contente de recruter aux Nouvelles Hébrides une main d'œuvre bien inférieure. On en est même arrivé à cette extrémité de refuser le passage gratuit aux Français qui voudraient aller se fixer en Nouvelle Calédonie, s'ils ne justifient pas d'un engagement ou de ressources suffisan-

tes pour s'établir à leur compte. Il en résulte ce fait regrettable que les transportés jouissent de faveurs assez importantes, comme nous le verrons, qui ne sont point accordées à des hommes non flétris.

Comme à la Guyane, l'Administration pénitentiaire a fondé des chantiers d'exploitation forestière et des fermes agricoles, elle a mis des condamnés à la disposition des particuliers et en concessions, l'Etat s'est fait manufacturier et commerçant pour assurer l'écoulement des produits de la main-d'œuvre pénale.

Mais les mariages des transportés avec des femmes recrutées dans les maisons centrales et des pupilles de l'assistance publique ont été plus féconds; les enfants qui en sont issus ont vécu et promettent de devenir des hommes solides. Néanmoins, on trouve encore chez beaucoup d'entre eux la trace de la tare originelle que l'on aurait atténuée en favorisant les unions avec les femmes indigènes.

On peut, en somme, affirmer que c'est la transportation qui a fait de la Nouvelle Calédonie ce qu'elle est aujourd'hui, c'est-à-dire une colonie en voie de prospérité; elle y a apporté deux facteurs importants de succès, des hommes et de l'argent.

Je dois dire un mot ici d'un mode d'emploi de la main d'œuvre pénitentiaire qui a été adopté à la Nouvelle Calédonie, mais que n'a jamais connu la Guyane, sans doute à cause de l'état sanitaire de ce pays. Je veux parler des contrats consentis pour l'exploitation des mines.

Ils étaient avantageux pour l'État car le prix convenu était rémunérateur, favorisaient le développement économique de la colonie en donnant un certain essor à l'industrie locale et étaient utiles à la Métropole qui recevait les produits extraits.

Mais il y avait un revers à cette médaille, il y en avait même deux ; il était bien difficile d'assurer l'exécution de la peine et d'empêcher le concessionnaire, préoccupé uniquement de ses intérêts, de s'écarter des réglements disciplinaires, malgré les clauses formelles de la convention. Les propriétaires de mines trouvant ainsi, une main-d'œuvre très utile, avaient cessé d'engager les libérés qui manquaient par suite de travail. C'était la question si débattue en France de la concurrence faite aux ouvriers libres par les codamnés qui se présentait aux antipodes.

Des critiques furent dirigées, en 1883, à la Chambre des Députés, contre le traité passé le

18 février 1878 avec M. Higginson pour l'emploi de 300 condamnés aux mines de la Balade.

Depuis, ces sortes de contrats ont été abandonnés, ceux qui n'ont pas encore pris fin ne seront pas renouvelés.

CHAPITRE III

DÉPENSES OCCASIONNÉES PAR LA TRANSPORTATION A LA GUYANE ET A LA NOUVELLE-CALÉDONIE.

Avant de terminer cet exposé des essais de colonisation pénitentiaire à la Guyane et à la Nouvelle-Calédonie, il me semble qu'il n'est pas sans intérêt d'indiquer les dépenses que la transportation a occasionnées à l'État dans chacune de ces colonies.

Elles ont été pour la Guyane de	124,348,815 fr. 45
et pour la Nouvelle Calédonie de. . . .	106,217,982 fr. 87
soit en tout	230,566,798 fr. 32

sans tenir compte des recettes en déduction (1).

Ces chiffres qui, à première vue, paraissent éle-

1. Pour avoir les dépenses totales de la transportation au 31 décembre 1894, il faut ajouter à ces . . . . . 230,566,798 fr. 32
pour Obock et le Gabon . . . . . 1,458,884 fr. 33
Total . . . . . 232,025,681 fr. 65

vés le semblent beaucoup moins lorsque l'on considère que la première de ces possessions françaises a reçu en 43 ans (1852 à 1894 inclusivement) 27505 transportés et la seconde 20382 en 32 ans (1863 à 1894 inclusivement), en tout 47887 condamnés.

D'ailleurs, la dépense annuelle par homme n'a pas été beaucoup plus élevée que celle qu'occasionnait un forçat au bagne de Toulon.

En effet, si nous prenons une année au hasard, 1885 par exemple, nous trouvons que l'effectif de la transportation en Nouvelle Calédonie a été de 9900 hommes et la dépense totale de 5,100,000 fr. 00 en chiffres ronds, ce qui donne 515 fr. 15 par condamné.

Le même calcul appliqué à la Guyane qui présente moins de ressources, pour la même année, fait ressortir les résultats suivants : dépense 2,460,000 fr. 00, effectif 3550 hommes, soit 672 fr. 96 par condamné.

Notons que ces dépenses comprennent les frais de colonisation assez élevés qu'il ne m'a pas été possible de déduire, les comptes-rendus du budget ne les mentionnant pas à part.

Il est vrai que dans les effectifs indiqués ci-dessus sont englobés un certain nombre de libérés astreints à la résidence, mais je n'ai pas cru

devoir les retrancher parce que les hommes de cette catégorie retombent presque toujours à la charge de l'État.

Or, d'après les documents officiels pour les dix dernières années, de 1864 à 1873, chaque forçat détenu au bagne de Toulon coûtait 459 fr. 47 (chiffre moyen) par an et ce prix de revient était en élévation constante, ce qui permet de penser que si les « chiourmes » n'avaient pas été supprimées, il aurait atteint en 1885, celui de la Nouvelle Calédonie, qu'il avait même dépassé en 1867 (554 fr. 89).

D'autre part, si la valeur de la main d'œuvre pénale ressortait dans les comptes de la Marine pour des chiffres plus élevés que dans ceux des colonies, — elle représentait près de la moitié des frais, tandis qu'il n'est guère perçu annuellement au titre du produit de l'emploi des condamnés plus de 500.000 francs pour la Guyane et la Nouvelle-Calédonie, — c'est que les travaux effectués dans nos ports de guerre étaient exactement évalués ce qui est impossible dans les colonies où les condamnés sont employés à des entreprises d'utilité publique d'une appréciation pécuniaire bien difficile ou mis à la disposition des services locaux, parfois gratuitement, le plus souvent contre une rémunération très faible,

0 fr. 50 par jour, jusqu'à ces derniers temps.

Comme je le disais dans la première partie de cette étude, les Anglais n'ont pas hésité, pour l'Australie, à engager des dépenses relativement bien plus élevées.

Passés maîtres en matière de colonisation, ils savent que toute tentative de cette nature nécessite, au début, des sacrifices considérables devant lesquels il ne faut pas reculer, afin de les continuer le moins longtemps possible, leur fractionnement entraînant toujours des pertes d'argent et de temps fort préjudiciables à la métropole et à la colonie.

En résumé, les essais de colonisation pénitentiaire de la France, s'ils n'ont pas été très onéreux, n'ont point donné tous les résultats qu'on en attendait, surtout à la Guyane.

Sans doute, le défaut de plan d'ensemble et le manque de persévérance ont été pour beaucoup dans ce peu de succès, mais on peut affirmer que l'insuffisance de la répression qui rendait improductif le travail des condamnés et les lacunes d'une réglementation mal conçue en ont été les principales causes.

Nous allons voir qu'instruite par l'expérience, l'administration des colonies s'est appliquée à corriger ces défauts.

L'on peut espérer aujourd'hui que la transportation définitivement organisée contribuera pour une plus large part à la prospérité de nos possessions d'outre-mer.

TITRE IV

Moyens de répression.

CHAPITRE PREMIER

RÉGIME DISCIPLINAIRE ET PÉNALITÉS APPLICABLES AUX FORÇATS

§ 1er. — *Période antérieure au décret du 18 juin 1880.*

L'article 14 de la loi du 30 mai 1854 porte : « Un « réglement d'administration publique détermi- « nera tout ce qui concerne l'exécution de la pré- « sente loi et notamment : 1° le régime discipli- « naire des établissements de travaux forcés... »

Ce ne fut, cependant, que le 18 juin 1880 que parut ce réglement.

Jusque-là, pendant les 28 ans qui s'écoulèrent

entre la création du premier pénitencier de la Guyane et l'élaboration du décret susvisé, on ne trouve sur cette question que le décret du 19 août 1855, dont j'ai déjà parlé, qui portait seulement : « Tous les individus subissant, à quelque titre « que ce soit, la transportation dans les colonies « pénitentiaires d'outre-mer sont assujettis au « travail et soumis à la subordination et à la « discipline militaires... les lois militaires leur « sont applicables. »

Ce fut, comme je l'ai fait remarquer, l'époque de la militarisation des forçats, conséquence naturelle, mais regrettable, du rattachement des colonies au ministère de la marine. La rigueur de la discipline exigée des marins faisait penser qu'elle était de nature à contenir les instincts pervers des transportés ; on ne prenait pas garde que faite pour des hommes habitués à l'obéissance passive et très attachés aux idées d'honneur et de devoir, elle ne pouvait suffire à l'égard d'individus placés hors la loi pour s'être mis en rébellion contre la société.

Cette tendance générale à la militarisation fit aussi que l'exécution de l'article 10 de la loi du 30 mai 1854 fut longtemps différée.

Cet article prévoyait l'établissement d'un tribunal maritime spécial chargé de juger les infrac-

tions déterminées par les articles 7 et 8 (évasions) ainsi que tous les crimes ou délits commis par les condamnés. Cependant, il admettait qu'à *titre provisoire*, les mêmes faits délictueux pourraient être déférés au premier Conseil de guerre de la colonie auquel seraient adjoints deux officiers du commissariat de la marine.

Néanmoins, le décret du 29 août 1855 maintint, à titre définitif, la compétence des Conseils de guerre.

Pour comprendre comment ce décret, rendu d'ailleurs dans la forme des réglements d'administration publique, a pu ainsi déroger aux règles du droit commun en ce qui concerne les libérés (1), et aux prescriptions de la loi du 30 mai 1854, il faut se rappeler que, pour les colonies autres que la Martinique, la Guadeloupe et la Réunion, le pouvoir exécutif légifère en vertu du Sénatus-consulte du 3 mai 1854 (titre III, article 18) (2).

Le tribunal maritime spécial n'a été créé que beaucoup plus tard, par le décret du 4 octobre 1889. Cette réforme ou, plutôt, ce retour aux prin-

1. Voir ce que nous avons dit à propos de la nature juridique de l'obligation de résidence.

2. Albert Duchêne. Thèse pour le doctorat « *Du régime législatif des colonies.* »

cipes, se justifie par la nécessité de trouver chez les magistrats une connaissance approfondie des habitudes et des tendances des condamnés qui faisait défaut aux juges d'épée.

En l'absence du réglement d'administration publique prévu, des arrêtés locaux intervinrent pour déterminer les punitions qui pouvaient être infligées aux transportés. A citer, celui du 10 mai 1855, pour la Guyane, qui est resté pendant fort longtemps la base de l'organisation pénitentiaire de nos colonies.

Il consacrait l'allocation régulière de salaires pour stimuler les transportés au travail, ce qui prouve combien la discipline était relâchée et paraît un non-sens à l'égard d'individus tenus *au travail forcé*, nourris, logés, habillés et hospitalisés aux frais de l'État. Il leur accordait, en outre, des gratifications en nature et en argent à titre de récompense. Il admettait que le transporté avait droit à la ration de vivres indépendamment de tout travail effectif.

Les punitions consistaient dans des privations de salaires, de vin ou d'alcool, dans l'emprisonnement, dans l'enchaînement prévu par l'article 3 de la loi du 30 mai 1854 et enfin dans des peines corporelles.

Ce dernier châtiment était le plus redouté, et il

maintenait seul une certaine subordination de la part des condamnés.

Telle était la situation, lorsque M. le sénateur Schœlcher, saisit le Parlement d'une proposition tendant à la suppression de cette punition dans les pénitenciers coloniaux (1).

Le Sénat, tout en admettant que les peines corporelles étaient nécessaires pour assurer la discipline dans ces établissements fut d'avis qu'elles devaient être l'objet de toutes les restrictions possibles. Le gouvernement crut devoir donner l'ordre d'en réserver l'emploi pour les cas d'attentats aux mœurs et de tentatives d'évasion, après enquête et sur autorisation du gouverneur (2).

Il annonçait, en même temps, la mise à l'étude du réglement disciplinaire prévu par la loi de 1854.

§ 2. — *Décret du* 18 *juin* 1880.

Ce réglement conçu dans le même esprit porte (Article 11) « les peines corporelles sont supprimées ».

1. J. O. du 12 février 1878
2. D. M. du 21 février 1878. B. O. Calédonie. P. 193.

Le rapport de présentation de cet acte devant le Conseil d'Etat, par le vice-amiral Bourgeois, indique bien quelles idées avaient inspiré sa rédaction; l'extrait ci-après qui prouve que l'on semblait craindre d'être taxé d'exagération dans la sévérité, me dispense de tout commentaire :

« Les peines ne diffèrent de celles en vigueur « aujourd'hui dans la marine que par le port de « la chaîne simple ou double prévu par l'article 3 « de la loi de 1854. On a adopté dans le décret, « pour les désigner, les noms déjà consacrés par « le code de justice militaire pour l'armée de « mer, afin qu'aucun doute ne puisse subsister « sur leur mode d'application.

« Ainsi, la double boucle est l'ancienne peine « de la barre de justice ou des fers qui consiste à « maintenir le détenu assis, chaque jambe passée « dans un anneau enfilé dans une barre de fer. »

« La cellule n'est autre chose que la prison « dans laquelle le condamné est isolé, le cachot « est une cellule obscure. Cette punition a été « employée de tout temps dans l'armée de la « Marine. Elle est prévue par le réglement d'a- « vril 1847 relatif aux quartiers d'isolement éta- « blis dans les bagnes. La supprimer ou en dimi- « nuer la rigueur au moment où les peines cor- « porelles sont abolies, serait désarmer l'autorité

« pénitentiaire contre les natures rebelles et vio-
« lentes en si grand nombre dans les établisse-
« ments qu'elle dirige. »

Toujours comme pour les marins, le nouveau réglement consacrait implicitement le droit des forçats à la ration, sans tenir compte de la valeur du travail produit, puisqu'il n'admettait la suppression du vin ou du tafia qu'à titre disciplinaire et la mise au pain sec et à l'eau, deux jours sur trois, que dans le cas exceptionnel de punition de cachot.

Ainsi, un ouvrier ne mange qu'autant qu'il a travaillé pour gagner sa vie ; un transporté pouvait ne rien faire, il avait la nourriture assurée !

Il faut ajouter que le droit d'ordonner les exécutions, dans le cas de condamnation à mort, avait été enlevé au Gouverneur et réservé exclusivement au chef de l'Etat (1) et l'on sait que le Président Grévy usait presque toujours de son droit de grâce.

La mise en vigueur du nouveau réglement souleva les protestations du gouverneur de la Nouvelle Calédonie ; il demanda inutilement (2) le rétablissement des peines corporelles et du droit d'ordonner les exécutions dans les conditions

1. Circulaire ministérielle du 1er avril 1880.

2. D. M. du 9 mars 1881, B. O. Calédonie, p. 168.

déterminées par la décision impériale du 28 octobre 1868.

L'effet fut désastreux et le désordre à son comble.

Les deux seules peines que redoutaient les transportés, les châtiments corporels et la mort, ayant disparu, la dernière en fait, sinon en droit, il n'y eut plus aucune digue pour arrêter ces natures mauvaises dans l'assouvissement de leurs passions brutales.

Une autre réforme, dont la nécessité se faisait impérieusement sentir, c'était celle des pénalités applicables aux forçats. Le nombre des cas dans lesquels peut être prononcée la peine capitale ayant été considérablement diminué par la réforme du Code pénal en 1832 et la double chaîne ne pouvant être prononcée que contre les condamnés à vie et seulement pour évasion(1), l'on vit des forçats subissant une peine perpétuelle accumuler de nouvelles condamnations aux travaux forcés à temps, et des condamnés à temps avoir, par suite de jugements successifs, jusqu'à 150 ans de travaux forcés à purger, tandis que l'exécution des peines de nature inférieure, réclusi on, emprison-

1. Article 7 de la loi du 30 mai 1854.

nement, qu'ils pouvaient encourir, était renvoyée à l'époque d'une libération impossible.

C'était l'impunité !

Afin de pouvoir atteindre les coupables qui se riaient de la justice, les colonies demandèrent que les condamnations encourues postérieurement à l'arrivée au bagne fussent commuées en double chaîne, mais il n'était pas possible de détourner ainsi le droit de grâce du but que lui donne nos lois et il fallut renoncer à cet expédient qui paraît cependant avoir été employé.

Au point de vue de l'insuffisance de la discipline des camps, un administrateur de grande valeur, M. Vérignon, directeur de l'Administration pénitentiaire à la Nouvelle Calédonie, préconisa la construction de quartiers d'isolement de nuit sur le modèle de celui de Melun, pour les individus nombreux qui se rendent coupables d'actes d'immoralité. Il demanda aussi l'emploi d'une punition disciplinaire en usage dans le même établissement et consistant dans l'obligation de faire, du matin au soir, avec de courts repos, le tour d'une salle dite de discipline. Ces propositions très sages, la dernière notamment, ont été prises en considération. Mais ces mesures étaient encore insuffisantes et nécessitaient, pour être appliquées, la révision du décret disciplinaire.

Les pouvoirs publics finirent par s'émouvoir d'un pareil état de choses sur lequel l'attention avait été appelée par les débats retentissants auxquels donnait lieu, dans les chambres, l'élaboration de la loi sur la rélégation.

M. Léveillé reçut la mission, au mois d'octobre 1884, de se rendre à la Guyane pour examiner les conditions dans lesquelles pourraient y être internés les récidivistes et étudier sur place l'exécution de la peine des travaux forcés.

Dans une série d'articles publiés par le journal « *le Temps* » ce criminaliste fit ressortir tous les inconvénients, les dangers même, qui résultaient de l'insuffisance de la répression exercée dans les pénitenciers coloniaux.

Une commission dite commission permanente du régime pénitentiaire, présidée par M. le conseiller d'Etat Dislère, ancien directeur des colonies, fut instituée par arrêté ministériel du 15 mai 1889; composée de jurisconsultes et de hauts fonctionnaires des départements de la justice, de l'intérieur et des colonies, elle fut chargée de préparer la réforme qui était réclamée par l'opinion publique et reconnue indispensable pour rétablir l'ordre et la sécurité dans les établissements pénitentiaires d'outre-mer. Elle n'a pas failli à la tâche qui lui était confiée.

§ 3. — *Décrets des* 5 *octobre* 1889 *et* 4 *septembre* 1891.

Il fallait, avant tout, déjouer le calcul de ces incorrigibles du bagne qui, condamnés à perpétuité, ou ayant à purger un tel nombre d'années de travaux forcés que leur libération était impossible, ne craignaient pas de commettre de nouveaux crimes entraînant la même peine ou même la peine de mort qu'ils espéraient bien voir commuer et jouissaient, le plus souvent, de l'impunité. Ce fut l'œuvre du décret du 5 octobre 1889.

Cet acte frappe les transportés qui se sont rendus coupables, soit de crimes ou délits de droit commun, soit des crimes ou délits spéciaux qu'il prévoit (voie de fait sur la personne d'un fonctionnaire ou d'un agent et refus de travail) de l'une de ces trois peines : mort, réclusion cellulaire de six mois à cinq ans, et emprisonnement de même durée. Il décide que les deux dernières sont suspensives des travaux forcés. Les simples contraventions sont punies disciplinairement.

Malheureusement, la jurisprudence qui s'est formée à la suite de la promulgation du décret

du 5 octobre 1889 admet que cet acte n'a point abrogé l'article 7 de la loi du 30 mai 1854 (1); les inconvénients graves qui résultaient de l'accumulation des condamnations aux travaux forcés subsistent donc en ce qui concerne l'évasion des transportés purgeant une peine temporaire.

D'autre part, le Président de la République a autorisé, à la date du 4 octobre 1889, la remise en vigueur de la décision impériale du 28 octobre 1868 qui donnait aux gouverneurs le droit de faire procéder à l'exécution des condamnations à mort à l'égard des forçats, pour les sentences passées en force de chose jugée, après avis du Conseil privé, lorsque deux membres de cette assemblée, au moins, ne s'étaient pas prononcés pour le sursis.

Le châtiment peut ainsi suivre de près le crime et constitue un exemple plus efficace.

La réorganisation du régime disciplinaire a été accomplie par le décret du 4 septembre 1891 élaboré en vue de rendre redoutable la peine de la transportation.

Il ne rétablit pas les châtiments corporels auxquels répugnent nos mœurs, mais il pose en principe que le transport valide n'a droit qu'au

1. D. M. du 29 novembre 1890, B. O. Guyane, P. 513.

pain sec et à l'eau (art. 12) et ne lui accorde un bon de cantine pour améliorer sa nourriture, dans des proportions déterminées, qu'en échange d'un travail dont, plus heureux que l'ouvrier libre, il est sûr de ne jamais manquer. Le condamné ne peut détenir, en aucun cas, une somme d'argent quelconque (art. 13), l'expérience ayant démontré que lui attribuer des salaires en espèces c'était lui fournir le moyen de mal faire ; toutefois une partie de la valeur de son travail est versée au pécule mis en réserve pour l'époque de la libération. Rappelons que cette constitution du pécule, d'ailleurs très sage, est un acte de pure bienveillance, car elle n'est obligatoire que pour les condamnés à l'emprisonnement.

L'exécution des prescriptions rappelées ci-dessus est encore renforcée par le décret du 30 août 1889 qui porte des peines assez rigoureuses contre quiconque vend, sans autorisation, du vin ou des boissons alcooliques aux forçats.

Les punitions, d'après le nouveau réglement, sont : la prison de nuit, la cellule, le cachot, la salle de discipline dont j'ai déjà parlé ; elles sont prononcées par une commission disciplinaire, et, afin d'éviter les abus d'autorité qui pourraient être commis par des agents trop zélés, un décret en date du 20 mars 1895 a chargé les chefs du ser-

vice judiciaire à Cayenne et à Nouméa de procéder, au moins une fois par an, à des tournées d'inspection dans les établissements pénitentiaires.

Les condamnés reconnus incorrigibles sont placés dans des camps spéciaux où ils sont soumis à un régime particulièrement répressif.

Les transportés sont divisés en trois classes :

« La répartition entre la deuxième et la troi-
« sième classes est faite par le Ministre de la Jus-
« tice, avant le départ de chaque convoi, sur la
« proposition d'une commission composée de
« représentants des départements intéressés (jus-
« tice, Intérieur, Colonies). » (Art. 7, du décret du 4 septembre 1891).

Cette disposition constitue une innovation très importante, car elle évite la promiscuité qui se produisait lorsque les transportés non récidivistes des travaux forcés étaient placés dans la dernière classe indistinctement, à leur arrivée dans la colonie.

En effet, aux termes de l'article 6, les forçats de la troisième classe doivent être entièrement séparés de leurs co-détenus. Ce sont des brebis galeuses.

Je dois cependant dire que cette séparation complète des condamnés de la troisième classe a

rencontré, dans la pratique, les plus grandes difficultés occasionnées par l'insuffisance des locaux disciplinaires et par les besoins des travaux de colonisation en faveur desquels on est trop souvent contraint de faire plier le réglement, pour avoir, sur un point donné, des ouvriers de profession que la population pénale ne fournit qu'en petit nombre.

La troisième classe comprend les individus ayant les antécédents les plus mauvais ou ayant subi une nouvelle condamnation dans la colonie. Ils sont astreints, peine redoutée, au silence de jour et de nuit, et ne peuvent passer à la deuxième classe qu'au bout de deux ans de bonne conduite ; les travaux les plus particulièrement pénibles leur sont réservés.

Les condamnés de la deuxième classe sont moins rigoureusement traités. Ils sont employés aux travaux d'utilité publique ordinaires.

Le temps passé dans ces deux catégories représente l'expiation proprement dite.

La première classe est réservée aux transportés qui ont déjà donné des gages de repentir. Elle ne peut être obtenue qu'après avoir accompli la moitié de la peine pour les condamnés à moins de vingt ans, et qu'au bout de dix ans pour les condamnés à perpétuité ou à plus de 20 ans. Toutes

les faveurs, assignation, libération conditionnelle, grâce, concessions, sont réservées à ceux qui obtiennent cette situation privilégiée ; il faut rendre leur sort enviable aux autres condamnés afin qu'ils fassent des efforts en vue de l'obtenir : ce sont les moyens de moralisation.

Les décrets des 5 octobre 1889 et 4 septembre 1891, ainsi que la Décision présidentielle du 4 octobre 1889, semblent avoir donné à l'Administration coloniale les moyens de répression qui lui sont indispensables pour accomplir la tâche qui lui incombe, c'est-à-dire faire expier leur faute par les criminels qui lui sont confiés et les amener ainsi à l'amélioration morale qui peut seule permettre de les élever à la situation de colons.

Le nouveau réglement disciplinaire indique succinctement, comme nous venons de le voir, quel doit être l'emploi de la main-d'œuvre des forçats ; pendant la période d'expiation, ils sont affectés à des travaux d'utilité publique plus ou moins pénibles suivant qu'ils appartiennent à la troisième ou à la deuxième classe ; pendant la période suivante, que j'appellerai d'amendement (1re classe), la peine proprement dite (*les travaux forcés*) cesse de recevoir son exécution, les condamnés ont des occupations en rapport avec l'état de demi-liberté qui leur est accordé et qui a

pour corollaire l'obtention de certaines faveurs. Nous devons étudier tout d'abord l'emploi de la main-d'œuvre pénale pendant la première période puisqu'il constitue l'une des formes de la répression.

CHAPITRE II

EMPLOI DE LA MAIN-D'ŒUVRE PÉNALE PENDANT LA PÉRIODE D'EXPIATION.

A propos des essais de colonisation pénitentiaire de la Guyane et de la Nouvelle Calédonie, j'ai montré l'Administration exécutant des travaux d'utilité publique, créant des fermes agricoles et des chantiers d'exploitation forestière, mettant les transportés à la disposition des Administrations publiques et des particuliers en exécution, pour ces derniers, de contrats où il est stipulé que les condamnés demeureront soumis au régime disciplinaire des camps.

Ces divers modes d'emploi de la main d'œuvre pénale étaient encore reproduits par le décret du 15 septembre 1891, le premier qui est intervenu à ce sujet, en exécution des articles 2 et 14 de la loi du 30 mai 1854.

Toutefois, il prévoyait de plus, innovation heureuse, l'envoi dans les colonies non affectées à la transportation, et sur leur demande, de sections mobiles de condamnés pour l'accomplissement de travaux déterminés.

Ce décret a été abrogé et remplacé par celui du 13 décembre 1894.

Les modifications apportées par ce nouvel acte sont les suivantes :

Suppression des contrats qui mettaient à la disposition des particuliers des condamnés ne réunissant pas les conditions voulues pour obtenir l'assignation ou la mise en concession, qui n'étaient pas de première classe, en un mot. Nous avons vu les inconvénients que présentaient ces conventions en Nouvelle Calédonie. Elles ne sont maintenues qu'au profit des entrepreneurs de travaux publics et de colonisation exécutés pour le compte de l'État, des colonies, ou des communes;

Retrait du droit accordé au Ministre d'exonérer les colonies ou les municipalités des dépenses d'entretien des transportés mis à leur disposition;

Possibilité pour l'Administration d'exécuter, à l'entreprise, certains travaux pour les particuliers;

Fixation du prix des journées de main d'œuvre dont la valeur était précédemment arrêtée par décision ministérielle et dont le remboursement est déterminé ainsi : 1 fr. pour les services de l'État, 1 fr. 50 pour les services locaux, les Municipalités et les entrepreneurs de travaux publics, 2 fr. pour les travaux exécutés par l'Administration pénitentiaire pour le compte des particuliers.

Je crains bien que les municipalités et les services locaux de nos colonies pénitentiaires ne soient pas, de bien longtemps encore, en état de payer la redevance qui leur est imposée. Ils avaient déjà bien de la peine à verser les 0 fr. 50 par journée de condamné qui leur étaient précédemment demandés. D'ailleurs, la main-d'œuvre des transportés est peu rémunératrice et je doute que le travail fourni représente l'évaluation qu'on lui donne. Dans ces conditions, les services locaux et les municipalités ne seront-ils pas dans la nécessité de renoncer à l'exécution des travaux d'utilité publique ? Ce serait regrettable, car l'Administration pénitentiaire se verrait dans la nécessité d'employer les forçats exclusivement sur ses chantiers, sans utilité pour la colonie et sans grand profit pour le budget de la Métropole.

Heureusement que l'article 43 du décret du

13 décembre 1894 permet au Ministre d'abaisser à 1 franc par jour et par homme, pendant une période de temps qui ne peut dépasser cinq ans, la redevance des services locaux et municipaux.

Mais ce n'est là qu'une mesure transitoire.

S'il m'était permis d'émettre une opinion su cette question je la formulerais ainsi : l'Etat ne doit chercher la compensation des dépenses occasionnées par la transportation que dans la prospérité des colonies et non dans des recettes en atténuation qui seront toujours peu importantes et que l'on ne peut effectuer qu'au préjudice de l'intérêt général.

TITRE V

Faveurs accordées aux transportés de bonne conduite.

Les faveurs réservées aux condamnés amendés sont, d'après le décret du 4 septembre 1891 :

L'assignation ;

La libération conditionnelle ;

La grâce ;

La concession.

Pour plus de clarté, nous allons traiter séparément chacune de ces questions.

CHAPITRE PREMIER

ASSIGNATION.

L'assignation individuelle, mot emprunté à la transportation anglaise, est prévue par l'article 11 de la loi du 30 mai 1854 qui dit : « Les condamnés « des deux sexes qui se seront rendus dignes « d'indulgence par leur bonne conduite, leur tra- « vail et leur repentir, pourront obtenir : 1° l'au- « torisation de travailler, aux conditions déter- « minées par l'Administration, soit pour les « habitants de la colonie, soit pour les adminis- « trations locales ».

C'est une faveur destinée au transporté amendé qui ne réunit pas les conditions ou les aptitudes nécessaires pour la mise en concession.

Les arrêtés des gouverneurs qui ont pendant fort longtemps déterminé le mode d'application de la disposition législative relatée ci-dessus, en

accordaient généralement le bénéfice aux individus de première classe. Ici se présentaient donc tous les inconvénients de l'insuffisance des garanties exigées par le décret du 18 juin 1880 pour la classification des forçats ; le nouveau réglement disciplinaire y a remédié.

Le décret du 15 septembre 1891, « concernant l'emploi aux colonies de la main-d'œuvre des condamnés aux travaux forcés », dont nous avons déjà parlé, a eu pour but, en ce qui concerne l'assignation, de faire cesser les incertitudes, les variations qui résultaient d'une réglementation purement locale.

Comme précédemment, pour l'obtenir, le transporté doit être de première classe.

Une convention intervient entre le directeur de l'Administration pénitentiaire agissant au nom de l'assigné et l'employeur, elle indique les droits et les devoirs des deux parties contractantes sur les bases posées par le réglement.

Cette mise à la disposition des particuliers de condamnés de bonne conduite est très favorable à la prospérité des colonies pénitentiaires. Aussi, la Chambre d'agriculture de Nouméa avait-elle demandé, en 1892 (1), que le système de l'assignation fût largement développé.

1. D. M. du 2 décembre 1892, B. O. T. Calédonie, p. 359.

Le décret du 13 décembre 1894 qui, comme nous l'avons vu, a remplacé celui du 15 septembre 1891, a tenu compte de ce vœu. Il porte de 15 à 50 le nombre des transportés qui peuvent être accordés à un même colon et il diminue de 50 à 25 francs le versement de garantie exigé pour chaque homme; enfin une caution valable est désormais admise.

CHAPITRE II

LIBÉRATION CONDITIONNELLE.

Le décret du 4 septembre 1891 relatif au régime disciplinaire des établissements de travaux forcés prévoit (art. 4) la libération conditionnelle au nombre des faveurs qui peuvent être accordées aux condamnés repentants.

Le Garde des sceaux avait d'abord admis, en effet (1), que la loi du 14 août 1885 était applicable aux forçats subissant leur peine aux colonies; mais, depuis, le Ministère de la justice est revenu sur cette interprétation (2) qui semble contraire à l'article 1er et à l'article 11 de cette loi.

Toutefois, on pourrait peut-être considérer que le bénéfice en a été étendu aux transportés

1. D. M. du 31 octobre 1890, B. O. T. Calédonie, p. 271
2. D. M. du 6 août 1892, B. O. T. Calédonie, p. 303.

par l'article 4 précité du décret du 4 septembre 1891, en vertu du pouvoir législatif que le chef de l'État exerce pour certaines de nos possessions d'outre-mer (1).

Je crois qu'on aurait tout à gagner à cela, car la libération conditionnelle a sur la remise ou la réduction de peine l'avantage de ne pas créer une situation définitive immédiatement et d'obliger le condamné à se surveiller lui-même pour en conserver le bénéfice.

D'autre part, il me semble que donner cette extension à la loi du 14 août 1885 ne serait pas aller à l'encontre de la volonté du législateur qui n'a pas entendu, à mon avis, proscrire l'application de la libération conditionnelle aux forçats subissant leur peine aux colonies, mais seulement réserver la question et laisser au Gouvernement le soin de la trancher.

Cette loi ne visant que les condamnés à une peine temporaire, les transportés purgeant les travaux forcés à perpétuité ne pourraient en bénéficier qu'après commutation.

On doit aussi décider que la libération conditionnelle ne porterait pas atteinte à l'obligation de résidence, car la loi du 14 août 1885 ne s'ap-

1. Sénatus-Consulte du 3 mai 1854.

plique qu'aux peines principales, et que, au cas de révocation, contrairement à l'avis émis par le Garde des Sceaux (1), l'obligation de résidence serait considérée comme ayant couru pendant la libération conditionnelle. En effet, si cette dernière n'est accordée que sous condition résolutoire, il ne faut pas perdre de vue que l'effet rétroactif de cette condition n'est qu'une fiction qui est admise pour les choses de droit et non pour les choses de fait; en conséquence, le temps écoulé doit forcément compter pour la résidence qui fait suite à la peine, puisqu'il ne compte pas pour la peine elle-même, on ne saurait l'anéantir. Enfin, les fictions ne peuvent être créées que par des textes formels et doivent être interprétées restrictivement; or, l'effet rétroactif de la révocation de la libération conditionnelle n'a été admis par la loi du 14 août 1885 que pour la peine principale, la seule dont s'est occupée cette loi.

A fortiori, devrait-on considérer l'obligation de résidence comme ayant commencé au jour de la libération conditionnelle quand celle-ci serait définitivement acquise.

1. D. M. du 17 février 1890. B. O. T. Guyane, p. 215.

CHAPITRE III

GRÂCE

Remises, commutations et réductions de peine.
Restitutions de droits

Le droit de grâce dont est investi le chef de l'Etat par l'article 3 de la loi constitutionnelle du 25 février 1875 se manifeste de deux façons: par des remises, des commutations et des réductions de peines; par des restitutions de droits.

Dans le premier cas, aucune limite n'est apportée à son exercice ; les règles tracées à cet égard par le décret du 4 septembre 1891, en ce qui concerne les transportés, n'ont de valeur qu'au point de vue des propositions que peut formuler l'Administration et ne lient qu'elle.

Dans le second cas, au contraire, on admet généralement, ainsi que je l'ai fait remarquer à

propos de la nature juridique de l'obligation de résidence, que le Président de la République ne peut agir qu'en vertu d'une délégation formelle du pouvoir législatif. Cela résulte, par *a contrario* des lois qui ont organisé la transportation, la déportation et la relégation.

Quant à l'application de la grâce aux peines afflictives, nous n'avons rien à en dire, si ce n'est qu'elle fonctionne régulièrement comme moyen de moralisation.

Les restitutions de droits soulèvent des questions plus délicates que nous devons envisager en ce qui concerne les forçats.

Il faut pour cela nous fixer tout d'abord sur les incapacités dont ils sont frappés.

Ce sont celles comprises dans la dégradation civique (1) et l'interdiction légale (2) De plus, les condamnés aux travaux forcés à perpétuité sont frappés de la double incapacité de disposer et de recevoir par donation et par testament, le testament fait par eux en temps de capacité est nul (3). L'étendue de l'interdiction légale est fort discutée; certains auteurs argumentant du texte des

1. Art. 25 du C. P.
2. Art. 20 et 31 du C. P.
3. Art. 3 de la loi du 31 mai 1854.

articles 29 et 31 du Code Pénal admettent que l'incapacité qui en résulte ne diffère de celle qu'entraîne l'interdiction judiciaire qu'au point de vue de la mission du tuteur. Sans entrer dans les difficultés que soulève cette interprétation, je dois faire remarquer que les articles précités n'ont point le sens qu'on leur prête; après avoir posé en principe que certains condamnés sont frappés d'interdiction légale, le législateur songe naturellement à la gestion de leur patrimoine et a recours pour cela à la tutelle, puis, pour bien marquer le but principal qu'il poursuit, il ajoute qu'aucune somme ne pourra être remise à l'interdit pendant la durée de sa peine. Je ne vois point là la volonté d'assimiler l'interdiction légale à l'interdiction judiciaire; cette assimilation se comprendrait d'autant moins que l'une est une mesure de précaution tandis que l'autre est une mesure de protection.

D'autres auteurs déterminent l'étendue de l'interdiction légale par les expressions dont se servent les articles 29 et 31 pour indiquer la mission du tuteur. L'interdit légal pourrait tout faire, sauf administrer ses biens, toucher ses capitaux et ses revenus.

Il pourrait par conséquent faire des donations, ce qui lui permettrait, peut-être, de corrompre

ses gardiens. Ce système doit être écarté comme contraire au but de l'interdiction légale.

Laissant de côté toute autre préoccupation, je crois, avec la majorité de la doctrine, que l'interdiction légale ne doit entraîner que la nullité des actes qui peuvent avoir pour conséquence de donner au condamné le moyen de se soustraire à l'exécution de sa peine ou d'en diminuer les effets répressifs. C'est ainsi que le décret du 24 mars 1866 portant « dispense de certaines formalités pour le mariage des transportés » a implicitement reconnu qu'ils étaient habiles à contracter mariage. De même, le testament, acte essentiellement révocable, qui ne confère qu'une simple espérance, ne peut être rendu nul par l'état d'interdiction légale de son auteur (1).

Notons enfin que l'interdiction légale n'emporte que des incapacités d'exercice, et qu'à la différence des autres peines accessoires privatives de droit qui sont perpétuelles, elle est attachée seulement à l'exécution de la peine principale (2) et disparaît avec elle.

Voyons maintenant quels sont les textes qui autorisent la remise de ces incapacités. Ce sont :

1. Cassation, 27 fév. 1883.

2. Art., 29 C. P.

1° L'article 12 de la loi du 30 mai 1854 ainsi conçu :

« Le Gouvernement pourra accorder aux *con-* « *damnés aux travaux forcés à temps* l'exercice, « dans la colonie, des droits civils, ou de quel- « ques-uns de ces droits, dont ils sont privés par « leur état d'interdiction légale. »

« Il pourra autoriser ces condamnés à jouir ou « disposer de tout ou partie de leurs biens. »

« Les actes faits par les condamnés dans la « colonie, ne pourront engager les biens qu'ils « possédaient au jour de leur condamnation, ou « ceux qui leur sont échus par succession, dona- « tion ou testament, à l'exception des biens dont « la remise aura été autorisée. »

« Le gouvernement pourra accorder aux libé- « rés l'exercice dans la colonie des droits dont « ils sont privés par les troisième et quatrième « paragraphes de l'article 34 du Code pénal. »

2° L'article 4 de la loi du 31 mai 1854 qui dispose :

« Le gouvernement peut relever le *condamné* « *à une peine afflictive perpétuelle* de tout ou par- « tie des incapacités prononcées par l'article pré- « cédent » (double incapacité de disposer et de recevoir par donation et par testament). « Il peut « lui accorder l'exercice dans le lieu d'exécution

« de la peine, des droits civils ou de quelques-uns « de ces droits dont il a été privé par son état « d'interdiction légale. Les actes faits par le con- « damné, dans le lieu d'exécution de la peine, ne « peuvent engager les biens qu'il possédait au « jour de sa condamnation ou qui lui sont échus « à titre gratuit depuis cette époque. »

De la différence de rédaction de ces deux textes et des travaux législatifs qui ont précédé l'abolition de la mort civile, il ressort clairement qu'une différence assez importante sépare la situation du condamné à perpétuité de celle du condamné à temps, au point de vue de la remise des incapacités de l'interdiction légale. Les *restitutiones* que le gouvernement peut accorder au premier sont moins étendues que celles permises à l'égard du second, l'un ne peut être autorisé à disposer à titre onéreux que des biens acquis dans la colonie, tandis que, pour l'autre, la même autorisation peut porter en outre sur les biens qui lui appartenaient au jour de la condamnation ou qui lui sont échus à titre gratuit depuis cette époque (1). Mais l'incapacité de disposer à titre onéreux n'étant qu'une conséquence de l'interdic-

1. Dans ce sens D. du Ministre de la Justice du 26 avril 1869. B. O Calédonie, page 434.

tion légale qui subit les changements apportés dans l'exécution de la peine principale à laquelle elle est attachée, il semble que cette incapacité peut être remise, même pour les biens qui lui appartenaient avant sa condamnation ou qui lui sont échus à titre gratuit depuis cette époque, au condamné aux travaux forcés à perpétuité dont la peine a été commuée en celle des travaux forcés à temps, la loi du 30 mai 1854 lui devenant applicable à ce point de vue.

On a longtemps discuté sur la portée que pouvait avoir la remise de la double incapacité de disposer et de recevoir par donation et par testament et l'on admettait souvent que cette remise devait être limitée, comme celle des incapacités de l'interdiction légale accordée à un condamné à perpétuité, aux seuls biens acquis dans la colonie ; il en résultait parfois une situation regrettable, car, le Conseil de famille n'ayant pas plus de droits que l'incapable lui-même ne pouvait constituer aux enfants de celui-ci la dot ou les frais d'établissement qui leur étaient nécessaires ; l'article 511 du Code civil était inapplicable dans cette hypothèse pour cette raison que le condamné à perpétuité est privé non seulement de l'exercice, comme l'interdit judiciaire, mais encore de la jouissance du droit de disposer à titre gratuit. En frappant

un coupable, on atteignait ainsi des innocents.

Mais, l'article 13, § 4 de la loi du 25 mars 1873, sur la déportation, a fait cesser le doute pour la remise de plein droit qu'il établit, sans distinction dans la situation des biens, et il semble que l'on doit étendre par analogie cette solution à la remise gracieuse prévue par la loi du 31 mai 1854.

Pour être logique, il faut aussi admettre que la restitution de la jouissance du droit de faire une donation dont le condamné aux travaux forcés à perpétuité est déchu en vertu de la double incapacité de la loi précitée, entraîne implicitement restitution de l'exercice du même droit que l'interdiction légale lui avait enlevé. Les incapacités d'exercice se confondent, en effet, pour les condamnés à des peines perpétuelles, avec les incapacités de jouissance, lorsqu'il s'agit, comme dans le cas qui nous occupe, de droits exclusivement attachés à la personne.

Le garde des sceaux me paraît avoir été bien inspiré lorsqu'il a admis que le décret qui autorise un condamné aux travaux forcés à temps à disposer de biens laissés en France, l'habilite, *ipso facto*, à faire tous les actes nécessaires à la réalisation de ces biens, à donner procuration, par exemple (1).

1. D. M. du 17 juin 1884. B. O. T. Calédonie. Page 231.

La question s'est posée de savoir si les transportés avaient le droit de faire publier leurs œuvres littéraires ; le ministre de la justice a émis un avis affirmatif, sous réserve du contrôle de l'administration qui doit s'assurer, en vertu du pouvoir disciplinaire, si ces œuvres ne contiennent rien de contraire à l'ordre public ou aux bonnes mœurs et les confisquer, le cas échéant. Cette décision me paraît bonne, car je ne crois pas que l'interdiction légale puisse empêcher les condamnés d'acquérir, le produit de la publication devant, bien entendu, être versé entre les mains du tuteur.

Quant à la remise partielle de la dégradation civique prévue pour le libéré, je ne sache pas que le gouvernement ait jamais fait usage de la faculté qui lui était laissée à cet égard, aucune difficulté ne s'est donc présentée sur ce point, dans la pratique. Il faudrait seulement admettre que cette remise peut être accordée aux condamnés aux travaux forcés à perpétuité parvenus à la libération par suite de commutation de peine, bien que l'article 12 de la loi du 30 mai 1854 qui l'établit ne semble viser que les condamnés aux travaux forcés à temps.

CHAPITRE IV

CONCESSIONS.

§ 1er. *Décret du 31 août 1878.*

Comme pour le régime disciplinaire, l'emploi de la main d'œuvre pénale, l'assignation, etc..., le pouvoir central a longtemps abandonné aux autorités coloniales le soin de déterminer les conditions dans lesquelles des concessions de terrain pourraient être accordées aux transportés repentants.

Il en est résulté, pendant de nombreuses années, une grande incertitude dans les textes trop souvent remaniés et un manque d'uniformité dans les règles adoptées par les deux colonies pénitentiaires.

Rappelons quelles sont les dispositions de

la loi du 30 mai 1854 sur la question des concessions, elle porte :

Article 11. — « Les condamnés des deux sexes « qui se seront rendus dignes d'indulgence par leur « bonne conduite, leur travail et leur repentir « pourront obtenir..., 2° une concession de terrain « et la faculté de la cultiver pour leur compte. « Cette concession ne pourra devenir définitive « qu'après la libération du condamné ».

Article 14. — « Un réglement d'administration « publique déterminera tout ce qui concerne « l'exécution de la présente loi et notamment..., « 2° les conditions sous lesquelles des concessions de terrains provisoires ou définitives « pourront être faites aux condamnés ou libérés, « eu égard à la durée de la peine prononcée contre eux, à leur bonne conduite, à leur travail et « à leur repentir; 3° l'étendue du droit des tiers, « de l'époux survivant et des héritiers du concessionnaire sur les biens concédés ».

Ce réglement d'administration publique n'est intervenu que le 31 août 1878.

Aux termes de cet acte, des concessions provisoires ne conférant qu'un droit d'usufruit inaliénable pouvaient être accordées aux transportés et libérés sous la réserve qu'ils jouiraient par eux-mêmes. Cet usufruit, révocable dans des cas déter-

minés, ne se transformait en pleine propriété qu'après cinq ans de possession, sans que le temps écoulé avant la libération pût être compté pour plus de quatre années. On voulait expérimenter la bonne conduite du concessionnaire pendant une année encore après le moment critique de la libération.

Ces conditions remplies, son droit était encore soumis à la condition résolutoire, non opposable aux créanciers hypothécaires, qu'il ne se soustrairait pas à l'obligation de résidence dans la colonie.

Pour éviter de frapper des innocents et pour intéresser la famille du condamné à la prospérité de l'entreprise, les articles 3, 5 et 9 admettaient qu'au cas de dépossession ou de mort du concessionnaire provisoire, le conjoint et les enfants qui résidaient dans la colonie pouvaient lui être substitués (1).

1. Mais on s'est demandé, dans le silence des textes, dans quelle proportion devait avoir lieu le partage entre la femme et les enfants. Il est évident que la remise de la concession provisoire à l'épouse et aux descendants n'étant prévue que comme une faculté pour l'Administration aucune règle ne s'imposait *a priori*. Néanmoins, l'on pensa qu'il y avait lieu d'assimiler ce cas à celui du décès du concessionnaire définitif prévu par l'article 10, § 3 (D. M. du 16 juin 1886, P. 34, B. O. T. Calédonie). Cette décision m'a paru intéressante à rapporter parce que le nouveau règlement sur les concessions peut donner lieu à la même difficulté.

La concession devenue définitive constituait un acquêt de communauté.

Voici comment était réglée, ses droits personnels réservés, la vocation successorale à la concession définitive de l'époux survivant et présent :

Première hypothèse. — Il n'y avait pas de descendants résidants dans la colonie, il prenait la moitié.

Deuxième hypothèse. — Il y avait des descendants présents, il prenait un tiers en usufruit.

Comme on le voit, on avait réparé à son égard l'injustice consacrée par le droit commun, avant la loi du 9 mars 1891 qui a modifié les droits de l'époux sur la succession de son conjoint prédécédé.

La femme mariée devenue concessionnaire était dispensée de toute autorisation pour les actes relatifs à l'administration, à l'exploitation et à la jouissance de la concession, si son mari ne résidait pas dans la colonie, mais elle ne pouvait l'aliéner ou l'hypothéquer, dans ce cas, qu'avec l'autorisation de justice ; si son mari habitait dans la colonie, il lui fallait son autorisation en tout état de cause.

Les créances antérieures à la concession n'ouvraient aucune action sur les biens concédés ni sur leurs fruits.

Enfin, le transporté non-libéré auquel était accordé une concession provisoire pouvait faire tous les actes nécessaires à l'administration, à l'exploitation et à la jouissance des biens concédés et ester en justice pour ces différents actes (art. 11, § 1er).

C'était une remise de l'interdiction légale partielle et insuffisante, car elle ne permettait pas aux concessionnaires de poursuivre le recouvrement des créances qu'ils pouvaient acquérir par l'exercice d'une industrie indépendante de l'exploitation de la concession (1), ce qui était très gênant pour les concessionnaires urbains.

Le deuxième paragraphe de l'article 11 ajoutait : « Il peut, dans les limites autorisées par les arti- « cles 1094 et 1098 du Code civil, disposer des « mêmes biens, soit par actes entre-vifs, soit par « testament, en faveur de son conjoint habitant « avec lui. »

Le mot « il », que nous trouvons dans ce texte, se réfère à la phrase qui précède où il est question du « transporté non-libéré » sans que l'on sache s'il s'agit d'un condamné aux travaux forcés à temps ou à perpétuité. La distinction aurait cependant été utile à faire, puisque, comme nous

1. Jugement du tribunal de première instance de Nouméa, 1887.

l'avons vu précédemment, les seuls qui ne peuvent pas tester sont les condamnés à perpétuité en vertu des dispositions spéciales de l'article 3 de la loi du 31 mai 1854; seuls, par conséquent, ils avaient besoin d'être relevés de cette déchéance. D'autre part, comme la double incapacité de disposer et de recevoir par donation et par testament est perpétuelle et survit à la remise de la peine principale, il aurait fallu prévoir cette hypothèse, car il n'est guère admissible que ceux qui ont été aptes à faire une donation ou à tester pendant qu'ils purgeaient la peine des travaux forcés à perpétuité ne le soient plus après leur libération.

Il ne suffisait pas d'accorder des terres aux condamnés et libérés, il fallait encore les mettre à même de les exploiter. Une décision ministérielle du 16 janvier 1882 intervint à cet effet, elle constituait une sorte de contrat imposé aux concessionnaires où étaient énumérés les avantages qui leur étaient accordés et les charges qui leur incombaient.

Les faveurs étaient les suivantes :

1° Ration de vivres et habillement pendant 30 mois ;

2° Première mise d'outils aratoires (hache, pioche, sabre d'abatis, houe, pelle) ;

Accordées aux concessionnaires ruraux seulement.

3° Ration pour la femme pendant 30 mois ;

4°. Secours en argent de 150 francs ;

5° Trousseau pour la femme et objets de literie ;

Si le concessionnaire marié avait sa femme avec lui ou s'il venait à se marier.

Le concessionnaire qui avait reçu ces allocations lors d'un premier mariage, ne pouvait y prétendre une seconde fois, si, devenu veuf, il se remariait, les lui accorder de nouveau aurait pu être une incitation au crime (1).

6° Hospitalisation gratuite pour le concessionnaire et sa famille pendant 30 mois. Passé ce délai, il était tenu au paiement des 15 premiers jours d'hôpital, qu'il fût définitif ou provisoire.

Celles de ces faveurs déjà obtenues par un condamné qui avait été ensuite dépossédé ne lui étaient plus accordées s'il était mis une seconde fois en concession (1),

Les charges étaient :

1° Une inscription hypothécaire pour garantir

1. D. M. du 14 avril 1885. B. O. T. Guyane, p. 229.

à l'État le paiement des frais de justice, en cas de décès ou de changement de propriétaire;

2° L'obligation de mettre en rapport la moitié du fonds dans les 15 premiers mois et le tout dans les 30 mois;

3° La construction. dans les 20 premiers mois, d'une case suivant un plan arrêté; cette construction donnait droit à une indemnité de 100 à 300 francs.

4° la prestation de 12 journées par an pour les travaux d'utilité publique.

Il faut ajouter que, les ressources accordées aux condamnés et libérés par l'Administration ayant été reconnues souvent insuffisantes et aussi pour les obliger à un effort personnel qui leur fit attacher plus de prix à leur entreprise, on n'avait pas tardé à exiger, pour la mise en concession, la constitution d'un pécule de 200 francs à la caisse d'épargne pénitentiaire (1).

Pour les mêmes raisons, cet avoir était aussi nécessaire aux transportés concessionnaires pour faire venir leurs familles (2), malgré la faveur avec laquelle l'Administration a toujours vu ces expatriations volontaires qu'elle considère comme

1. Décision du Gouverneur de la Nouvelle Calédonie du 25 février 1888, B. O. Page 63.

2. D. M. du 11 septembre 1891, B. O. T. Calédonie, p. 238.

très favorables à la moralisation des condamnés et à la colonisation (1).

Mais à quelles catégories d'individus, les concessions pouvaient-elles être données ? La décision ministérielle du 16 janvier 1882 ne parlait que des condamnés en cours de peine et des libérés *tenus à la résidence*, ce qui semblait exclure les libérés qui n'étaient plus astreints à cette peine accessoire. La raison de cette rigueur à leur égard, c'était évidemment le peu de stabilité de leur installation dans la colonie. Néanmoins, l'article 13 de la loi du 30 mai 1854 n'ayant fait aucune distinction entre les deux catégories de libérés et semblant même viser la seconde, on ne crut pas pouvoir refuser la mise en concessions à ceux qui étaient complètement quittes, mais on ne leur accorda pas les allocations, indemnités et premières mises énumérées ci-dessus (2).

Cette décision ne me semble pas heureuse; que l'Administration s'entoure de toutes les garanties

1. Les transportés en cours de peine mis en concessions restant soumis au régime disciplinaire, on avait pensé qu'il y avait un sérieux intérêt à ne pas les enlever à la surveillance de leurs propriétés pendant la nuit pour leur faire subir les punitions qu'ils pourraient encourir. Un arrêté du Gouverneur de la Nouvelle Calédonie, en date du 10 août 1892, a permis la conversion de ces punitions en journées de travail gratuit (B. O. T. Page 204).

2. D. M. du 26 août 1886, B. O. T. Calédonie P. 322.

possibles avant de donner son appui matériel à un individu, rien de mieux. Mais qu'elle réserve systématiquement cet appui aux seuls hommes qui subissent une peine, voilà qui me semble regrettable.

Cette remarque s'applique plus encore aux immigrants libres qu'aux libérés résidants volontaires. Il ne faut jamais que la situation du condamné puisse être enviée par l'honnête homme ou par celui qui a payé sa dette à la société.

Quant aux condamnés en cours de peine, les conditions requises pour obtenir des concessions furent déterminées par le décret du 18 juin 1880. Il suffisait que le transporté fût de première classe, situation qu'il pouvait obtenir, quelle que fût la durée de la peine à laquelle il avait été condamné, au bout de deux ans, s'il n'était pas récidiviste des travaux forcés et de deux ans et demi s'il était dans ce cas de récidive — dans la première hypothèse, il était placé à son arrivée dans la colonie pénitentiaire à la quatrième classe, et, dans la seconde, il était mis à la cinquième classe; les avancements en classe pouvaient être obtenus au bout de six mois.

Le système consacré pour les concessions par les décrets des 31 août 1878 et 18 juin 1880, et par l'arrêté ministériel du 16 janvier 1882 présentait

bien des inconvénients qu'avait révélé l'expérience.

Les faveurs offertes hâtivement par l'administration à des individus insuffisamment amendés constituaient moins un stimulant au bien qu'un appât pour les natures perverses qui simulaient le repentir pour les obtenir, sauf à se livrer ensuite à leurs déréglements.

C'était impunément que les forçats pouvaient abuser ainsi de la bienveillance qui leur avait été témoignée, car la révocation de la concession n'a pas d'effet rétroactif, le temps passé en liberté compte pour la peine. Combien ne vaudrait-il pas mieux faire précéder les envois en concessions de la libération conditionnelle qui permet de déjouer le calcul des malfaiteurs. C'est une nouvelle raison pour regretter que la loi du 14 août 1885 ne soit pas appliquée aux forçats qui subissent leur peine aux colonies.

Souvent aussi, les concessionnaires se mariaient uniquement pour avoir les allocations accordées dans ce cas, et poussaient ensuite à la prostitution une malheureuse que ses antécédents n'avaient que trop préparée à ce commerce honteux.

D'ailleurs, il faut bien le dire, traiter au point de vue de la mise en concessions tous les condam-

nés sur le même pied était une dérogation à l'article 14 de la loi du 30 mai 1854 qui disait qu'il devrait être tenu compte de la « durée de la peine prononcée contre eux. »

Nous avons vu que le décret du 4 septembre 1891 a mieux respecté la volonté du législateur et a exigé des garanties plus sérieuses de repentir.

Le décret du 31 août 1878 avait le tort d'offrir le terrain sous forme de don; l'homme attache plus d'importance au bien dont l'acquisition lui a été onéreuse qu'à celui qu'il doit à une libéralité.

Enfin il arrivait trop souvent que le transporté auquel était remis une concession nue sur laquelle tout était à faire, se laissait décourager par les travaux rebutants du début. Il en résultait une perte sèche pour l'Etat qui avait fait inutilement des avances assez considérables.

§ 2. — *Décret du 18 janvier 1895.*

Le réglement d'administration publique du 18 janvier 1895 qui n'a pas encore été mis en vigueur, étant donnée sa date toute récente, a profondément remanié le régime des concessions.

Voici les principales dispositions de cet acte important qui a fait disparaître les inconvénients que nous venons de signaler.

Aucune différence n'est faite entre les deux catégories de libérés.

Pour obtenir une concession le condamné en cours de peine doit avoir constitué un certain pécule et le libéré doit verser un dépôt de garantie ; la quotité de ce pécule ou de ce dépôt est déterminée par l'autorité locale. Peut-être aurait-on pu admettre un équivalent, une caution ou une hypothèque, mais il est probable que si le besoin s'en faisait sentir, l'administration, toujours prête à favoriser les travailleurs méritants, saurait apporter ce tempérament à l'exécution du réglement.

Dans le cas de déchéance du concessionnaire, avant qu'il ait acquis un droit définitif à la propriété, le pécule ou le dépôt est saisi pour une valeur qui ne peut être inférieure à 100 fr. C'est une punition pour le condamné et un faible dédommagement pour l'Etat.

La somme déposée est remboursée dès que la concession est définitive.

Les concessions sont d'une superficie plus ou moins grande suivant la qualité du sol, le nombre des personnes, la profession du libéré ou du

condamné ; elles sont livrées, innovation importante, pourvues d'une maison et ne comprennent que des terres défrichées.

Chaque concessionnaire reçoit :

1° Une première mise non renouvenable d'outils aratoires, d'effets de couchage et d'habillement, qui ne constitue qu'une avance donnant lieu à remboursement ultérieur.

2° La ration de vivres ou une indemnité représentative, pendant six mois, s'il a une exploitation agricole et, trois mois, s'il exerce une industrie, un commerce ou un métier.

3° Pendant les mêmes périodes, la ration de vivres ou une indemnité représentative pour sa femme et une 1/2 ration pour chaque enfant âgé de plus de trois ans.

4° Les soins médicaux pour lui et sa famille pendant un an.

Le concessionnaire et ses ayants-droit sont soumis, c'est le trait caractéristique de la nouvelle réglementation, au payement d'une rente annuelle et perpétuelle qui est fixée, pour chaque cas, dans des limites déterminées et qui ne donne lieu à recouvrement que deux ans après la décision d'envoi en possession.

Cette rente devient rachetable le jour où la concession est définitive, moyennant le rembour-

sement d'un capital dont le montant varie suivant la nature et l'étendue de la concession, et qui est immédiatement exigible dans le cas où la concession vient à être vendue ou donnée (on a voulu déjouer les manœuvres frauduleuses des usuriers), à moins que la donation ne soit faite à la femme ou aux enfants du condamné à qui les biens ont été concédés.

Le concessionnaire provisoire doit résider sur le terrain concédé, il ne peut ni l'aliéner, ni l'hypothéquer, ni le donner à ferme ; il est tenu d'en mettre la moitié en rapport pendant la première année et la totalité dans le délai de deux ans.

La déchéance du concessionnaire provisoire est obligatoire ou facultative suivant les fautes commises.

En cas de dépossession ou de décès d'un concessionnaire provisoire, les biens concédés font retour à l'État, mais la femme et les enfants peuvent les obtenir, s'ils résident dans la colonie, sans versement d'un nouveau dépôt de garantie. Le décret du 31 août 1878 contenait une disposition analogue et nous avons examiné la difficulté qu'elle avait soulevée.

Les condamnés *aux travaux forcés à temps* à qui est accordée une concession provisoire peuvent faire tous les actes nécessaires à l'administra-

tion, à l'exploitation et à la jouissance des biens concédés, ainsi qu'à l'exercice de leur industrie, de leur commerce ou de leur métier, et ester en justice, pour ces actes, après autorisation du directeur de l'Administration pénitentiaire.

Plus prévoyante que l'ancienne, la nouvelle reglementation comprend donc la remise partielle de l'interdiction légale nécessaire aux concessionnaires pour les diverses situations dans lesquelles ils peuvent se trouver.

Mais, à un autre point de vue, elle est plus restrictive, puisqu'elle exige que le concessionnaire soit autorisé pour ester en justice; c'est sans doute là une mesure de protection qui a été jugée utile en raison des frais qu'entraînent souvent les procès et des connaissances spéciales indispensables pour juger de leur utilité.

Ce qui me paraît plus inexplicable, c'est que le réglement du 18 janvier 1895 ait réservé l'application des dispositions qui précèdent aux seuls condamnés aux travaux forcés à temps alors qu'il admet, comme le décret du 4 septembre 1891, la mise en concession des transportés de première classe, sans distinction. Il me semble qu'il y a une anomalie évidente à accorder une concession à un transporté sans l'habiliter à faire les actes nécessaires à l'exploitation et à la jouissance des

biens concédés. Quoi qu'il en soit, le texte est formel. Peut-être a-t-on voulu conserver, pour le condamné aux travaux forcés à perpétuité, un caractère individuel à la remise des incapacités, étant donnée la situation plus rigoureuse dans laquelle le législateur du 31 mai 1854 a entendu le placer par rapport au condamné aux travaux forcés à temps. C'est sans doute pour le même motif que le droit de tester en faveur de son conjoint et pour les biens acquis dans la colonie n'est plus consacré pour le premier, le seul qui soit déchu de cette faculté, comme nous l'avons vu.

La concession ne devient définitive que cinq ans après son obtention provisoire, sans que le temps écoulé avant la libération du transporté puisse être compté pour plus de deux années. Nouvelle différence avec le décret du 31 août 1878 sous l'empire duquel il suffisait d'un an de possession après la libération. Ce délai avait été reconnu trop court pour permettre à l'administration d'exercer une action efficace sur le libéré qu'il est bon de maintenir plus longtemps sous la crainte d'une dépossession possible, pour lui éviter les entraînements qui suivent l'expiration de la peine.

Lorsque la concession provisoire a été attribuée à la femme ou aux enfants à la suite de la

déchéance ou du décès du chef de famille, la propriété définitive ne leur appartient qu'au bout d'un délai fixé par l'Administration, mais qui ne peut être inférieur à trois ans, ni supérieur à cinq ans.

A défaut de payement de la rente ou de son capital, dans le cas où ce capital est exigible, le concessionnaire définitif peut être déchu des biens concédés, sous certaines réserves destinées à préserver les droits des tiers. La déchéance de la concession définitive en raison de l'évasion du titulaire n'est plus admise.

Comme autrefois, les créances antérieures, autres que les frais de justice, n'ouvrent pas d'action sur les biens concédés ni sur les fruits; les concessions forment des conquêts, si le transporté et son conjoint sont mariés en communauté ou avec société d'acquêts.

La femme transportée qui est mariée et détient régulièrement une concession provisoire ou définitive est dispensée, si son conjoint ne réside pas dans la colonie ou a été déchu de la concession, de l'autorisation maritale et de celle de justice pour accomplir les actes relatifs à l'administration, à l'exploitation et à la jouissance de la concession, ainsi que pour l'aliéner ou l'hypothéquer lorsqu'elle est devenue définitive.

La succession à la concession définitive *encore grevée de la rente* est réglée comme suit au profit de la famille résidant dans la colonie :

1° Les descendants en présence des frères et sœurs ou descendants d'eux, les excluent complètement, conformément au droit commun ;

2° Les descendants, en présence de la veuve, prennent la pleine propriété de la moitié et la nue-propriété de l'autre, l'usufruit de la seconde moitié revenant à la veuve ;

3° A défaut de descendants, la veuve succède au tout en pleine propriété ;

4° A défaut de descendants et de veuve, les frères et sœurs et descendants d'eux sont seuls appelés.

Les descendants, les frères et sœurs et descendants d'eux succèdent par tête ou par souche suivant les règles du Code civil.

Aucun ascendant, aucun autre collatéral que ceux indiqués ci-dessus, ne peuvent prétendre à cette succession spéciale.

Comme on le voit, la veuve a été plus avantagée que par le droit commun ; c'est qu'on a tenu compte de la situation particulièrement pénible dans laquelle se trouve la femme du condamné aux travaux forcés qui va rejoindre son mari dans la colonie pénitentiaire. On a voulu encou-

rager l'expatriation des familles de transportés dans l'intérêt de la moralisation.

Les ascendants, au contraire, ont été exclus pour que les concessions ne tombent pas en des mains débiles.

D'ailleurs, le réglement du 18 janvier 1895, en parlant de la « femme » de la « veuve du concessionnaire » a fait application de la maxime, *lex statuit de eo quod plerumque fit* , mais l'article 43 ajoute : « l'époux d'une femme transportée titulaire d'une concession, bénéficie sous les mêmes conditions que la femme du transporté concessionnaire, des avantages accordés à celle-ci par le présent décret ».

Enfin, il est à remarquer que la dévolution héréditaire que nous venons d'examiner est spéciale, d'après le texte de l'article 40, au cas où le décès du concessionnaire se produit avant le rachat de la rente. Si donc le payement du capital a été effectué avant sa mort, le droit commun redevient applicable.

Telles sont dans leurs grandes lignes les dispositions de la nouvelle réglementation sur les concessions accordées aux condamnés aux travaux forcés et aux libérés. Elle pourra soulever dans la pratique des difficultés d'interprétation dues aux retouches dont elle a été l'objet sur la

demande des pouvoirs publics intéressés. Mais ce que l'on peut affirmer c'est qu'elle constitue un progrès réel sur le passé, dû à l'expérience des spécialistes de la transportation qui y ont collaboré.

L'utilisation de la main-d'œuvre des condamnés amendés et des libérés sera donc plus fructueuse à l'avenir, mais le nombre des concessionnaires sera d'autant plus restreint que les garanties exigées sont très sérieuses. Plus que jamais, par conséquent, les efforts de l'administration doivent tendre à un emploi judicieux des transportés qui se trouvent dans la première période de la peine, celle de la répression proprement dite.

Au cours de cet exposé de la réglementation des concessions, nous avons pu constater que cette matière est commune aux condamnés de bonne conduite et aux libérés et que, d'autre part, on avait essayé de conserver, par la crainte de la déchéance, une certaine action sur ces derniers.

C'est que l'on a depuis longtemps remarqué que, dès qu'ils sont complètement livrés à eux-mêmes, les concessionnaires s'adonnent à la paresse et au vagabondage, ce qui les conduit à chercher des moyens d'existence inavouables.

S'il en est ainsi pour les transportés qui ont mérité

les faveurs administratives, que ne doit-on pas craindre de ceux, bien plus nombreux, qui arrivent à l'époque de la libération sans avoir donné aucune marque de repentir.

Ils ont fini par devenir une menace si sérieuse pour la tranquillité publique, surtout en Nouvelle Calédonie, que l'on a dû prendre à leur égard les mesures exceptionnelles que nous allons examiner.

TITRE VI

Situation des libérés astreints à la résidence dans les colonies pénitentiaires.

Une des dispositions auxquelles le législateur de 1854 a attaché le plus d'importance c'est incontestablement l'obligation de résidence temporaire ou perpétuelle; le pouvoir exécutif s'est, en conséquence, attaché à ne pas affaiblir cette mesure et à entourer son exécution de toutes les garanties désirables.

Ainsi le département intéressé n'accueille les propositions de remise de cette peine qu'à titre tout à fait exceptionnel (1).

Une décision impériale du 28 septembre 1869 refuse, en principe, aux transportés ayant acquis

1. D. M. du 22 mai 1889, B. O. Calédonie, p. 179.

le droit de rentrer en France, le rapatriement gratuit.

Le nombre des autorisations d'absence prévues par le § 3 de l'article 6 de la loi de 1854 a été de plus en plus restreint à la suite de réclamations des puissances étrangères et du Gouverneur général de l'Algérie, et aussi parce que, le plus souvent, les libérés auxquels elles étaient accordées en profitaient pour rentrer clandestinement en France sans tomber sous le coup des pénalités de l'article 8, tant qu'ils n'avaient pas dépassé le délai qui leur avait été fixé, délai dont la durée fut, pour ce motif, diminuée autant que possible. Le ministre des affaires étrangères avait même émis l'avis qu'il était inadmissible : « que des « libérés français fussent mis par nous en situation « de se rendre sur le territoire d'autres états, alors « qu'ils demeuraient exilés du sol de la France (1)». En tous cas, ces autorisations d'absence conservèrent toujours un caractère individuel.

En outre, à la suite des protestations souvent renouvelées des colonies australiennes auxquelles le voisinage de la Nouvelle Calédonie a sans doute le tort de rappeler leurs origines pénales, il intervint en 1884 un *modus vivendi* ayant pour

1. D. M. du 17 juillet 1884. B. O. Guyane, p. 334

but d'assurer la remise, aux autorités françaises, des libérés astreints à la résidence qui se réfugient en Australie. Cet accord conclu entre le Gouverneur de notre colonie et l'Administration britannique a reçu l'approbation du ministre des affaires étrangères. A cette occasion, M. Jules Ferry s'exprimait ainsi (1) : « Le gouvernement « australien préoccupé de l'accroissement éven- « tuel de nos transportés dans la colonie péniten- « tiaire, ne demande qu'à repousser de son terri- « toire les évadés qui viennent y chercher asile. « L'autorité locale prend d'elle-même une mesure « d'expulsion contre des personnes dont la pré- « sence est considérée par elle comme sus- « ceptible de troubler l'ordre public. De son « côté, l'autorité française ne réclame pas l'ex- « tradition, n'élève aucune requête, se borne à « fournir des renseignements, puis à recevoir les « individus qui lui sont renvoyés. Aucun engage- « ment de réciprocité n'est pris, et il est bien « entendu qu'aucune obligation de cette nature ne « peut résulter pour nous de la procédure adop- « tée ».

La difficulté, c'est que le traité conclu avec la Grande-Bretagne, le 14 août 1876, ne prévoit pas

1. D. M. du 27 juin 1884, B. O. T. Calédonie, p. 240.

l'extradition des libérés astreints à la résidence, ainsi que M. Leveillé le faisait remarquer à son cours de droit criminel, et il semble bien que la convention que je viens de relater a eu pour effet de combler cette lacune.

Elle aurait donc dû, comme le traité de 1876 dont elle n'est qu'un complément, faire l'objet d'une entente régulière et, suivant une pratique constante, être soumise à la ratification des Chambres françaises.

Les libérés qui ont été extradés (il me semble incontestable, malgré les réticences du Ministère des Affaires étrangères, que c'est une véritable extradition) n'ont pas manqué d'invoquer l'irrégularité de la procédure, mais leur exception a été rejetée conformément à la jurisprudence française, anglaise et belge, qui se fonde sur cette considération que la fuite ne peut faire acquérir aucun droit et sur ce que l'extradition est un acte de haute administration internationale qui ne peut être critiqué par les particuliers.

Cependant, on peut opposer à cette jurisprudence celle des États-Unis où les traités d'extradition sont considérés comme des lois générales du pays.

Le projet sénatorial présenté, en 1879, par

M. Dufaure et repris par le Gouvernement devant la Chambre, en 1892, ainsi que l'avis émis par l'Institut de droit international dans sa vingt-sixième résolution d'Oxford sont dans ce dernier sens.

Enfin, M. Renaud, le savant professeur de droit international de la Faculté de Paris, admet aussi que les conventions d'extradition devraient pouvoir être invoquées par les intéressés afin d'assurer le respect des traités et parce que l'on reconnaît que beaucoup d'entr'eux peuvent être interprétés par les tribunaux.

Quoi qu'il en soit, on comprend qu'avec un pareil système, le nombre des libérés devait rapidement s'accroître surtout en Nouvelle Calédonie où la mortalité des Européens est normale.

Aussi, avait-on pensé, pour maintenir plus longtemps les condamnés sous la tutelle administrative, à ne plus leur accorder de remises de peine, mais seulement la libération conditionnelle (1).

Cette faveur dont l'emploi ne pouvait être qu'un palliatif, ayant été déclarée inapplicable aux transportés, il a fallu chercher d'autres remèdes pour parer au danger que faisait courir aux colonies pénitentiaires la présence de nom-

1. D. M. du 28 septembre 1889, B. O. T. Guyane, p. 395.

breux libérés vagabonds, sur lesquels l'Administration n'avait aucune action.

J'ai indiqué succinctement, à propos de la nature juridique de l'obligation de résidence, certaines des mesures qui ont été prises, mais il me paraît nécessaire d'entrer dans quelques détails à ce sujet.

Après la promulgation de la loi du 30 mai 1854, la question des libérés ne tarda pas à se poser. Question bien délicate, pierre d'achoppement de tous les systèmes pénitentiaires qui tendent généralement à prémunir la société contre l'époque de la libération, sans y parvenir le plus souvent.

Si l'on considère que la transportation a été introduite dans nos lois surtout pour débarrasser la métropole des libérés les plus dangereux, qu'en adoptant cette mesure le législateur s'est, pour ainsi dire, déclaré impuissant à les reclasser en Europe, on comprendra qu'il n'était pas facile d'atteindre ce résultat aux colonies.

Les administrations coloniales demandèrent, dès le début, que les règles du droit commun ne fussent pas indistinctement appliquées à ces individus. Elles pensaient que leur situation anormale justifiait des mesures exceptionnelles.

Cette opinion ne prévalut qu'en partie, la seule dérogation que l'on crut devoir admettre, fut, comme nous l'avons vu, de les soumettre à la

juridiction et aux lois militaires, mais ils échappaient entièrement à la discipline pénitentiaire (1).

Cependant, ce principe étant inconciliable avec les dispositions de l'article 369 du Code de justice militaire pour l'armée de mer qui n'admet la compétence des conseils de guerre, en matière de contraventions, que par délégation spéciale du pouvoir disciplinaire, on fut conduit à décider que, pour cette catégorie d'infractions, les libérés relèveraient des tribunaux de droit commun (2), C'était un retour naturel à la règle générale (3).

Plus tard, la nécessité d'une réglementation spéciale applicable aux libérés se faisant de plus en plus sentir au fur et à mesure que leur nombre augmentait, il y eut un revirement dans l'idée que l'on s'était faite de leur situation.

On en vint à se dire que la loi les soumettant à l'obligation de résidence, il fallait reconnaître à l'administration le droit de s'assurer qu'ils remplissaient cette obligation, si l'on ne voulait pas qu'ils pussent s'y soustraire; de là l'établissement d'ap-

1. D. M. du 13 mai 1873. B. O. Calédonie, p. 440.

2. D. M. du 27 août 1875. B. O. Calédonie, p. 916.

3. En outre, lorsque les libérés astreints à la résidence restaient volontairement dans les camps où on les nourrissait, en échange d'un travail peu rémunérateur, pour éviter qu'ils ne tombent à la charge du budget local, on exigeait naturellement qu'ils se soumissent à toutes les règles en usage dans ces établissements.

pels périodiques ou extraordinaires par le décret du 13 janvier 1888 et les pénalités de l'article 5 contre ceux qui s'y soustraient. C'est un moyen de contrôle continuel sur les actes des libérés.

En même temps, dans le but, comme j'ai eu occasion de le faire remarquer, de leur rendre applicable la peine de la relégation, le même décret du 13 janvier 1888 les rend justiciables des tribunaux ordinaires.

Avec le décret du 29 septembre 1890, on est entré plus encore dans la voie de la réforme. Il astreint le liberé au port d'un livret de travail qu'il doit représenter à toute réquisition de l'autorité, à des déclarations dans le cas de changement de résidence, à la justification de moyens d'existence consistant dans la propriété de biens suffisants, dans l'exploitation d'une concession, l'exercice d'une profession ou d'un négoce *non interdit aux liberés*. Cette dernière obligation surtout est sanctionnée très rigoureusement par les pénalités de l'article 271 du Code pénal et par la relégation dans les cas prévus par la loi du 27 mai 1885.

Des arrêtés pris par les Gouverneurs de la Guyane et de la Nouvelle Calédonie et approuvés par décrets, ont complété ces dispositions ; ils indiquent les circonscriptions d'appel des libérés

et le mode de ces appels, les professions qui leur sont interdites, les obligations et formalités auxquelles sont tenus leurs employeurs, et les pénalités encourues par les uns et les autres en cas de dérogation.

Toutes ces mesures rappellent beaucoup la surveillance de la haute police.

Cette législation a créé pour le libéré astreint à la résidence une situation mixte; si ce n'est plus un forçat, ce n'est pas non plus un homme entièrement libre sous la seule réserve de ne pas quitter la colonie. Sa situation se rapproche assez de celle du relégué individuel avec cette différence que celui-ci peut être réintégré à la relégation collective lorsqu'il ne travaille pas (il n'a généralement pas le moyen de vivre de ses rentes) tandis que celui-là y est envoyé, dans le même cas, à la suite de condamnations successives de gravité déterminée.

Pour le libéré, la relégation collective est un moyen de répression placé entre les mains des magistrats, pour le relégué individuel c'est souvent un moyen préventif dont dispose l'administration.

Entre ces deux systèmes, celui qui est appliqué au dernier me paraît bien préférable au point de vue de la colonisation et de la sécurité publi-

que, il a l'avantage d'être plus énergique et plus prompt, puis il vaut mieux prévenir que punir. D'autre part la relégation étant perpétuelle, le condamné qui la subit ne conserve pas l'espoir du retour qui l'empêche de se créer une installation définitive, tandis que la grâce lui laisse une possibilité de revoir son pays subordonnée à une conduite exceptionnellement bonne.

C'est pourquoi je voudrais voir substituer, à l'obligation de résidence, la relégation qui, grâce à ces deux modes d'exécution, permettrait de tenir compte de l'amélioration morale qui aurait pu se produire chez le transporté pendant la peine principale, en le maintenant sous la tutelle administrative.

Au moment de sa libération, il serait classé à la relégation individuelle ou à la relégation collective, suivant qu'il justifierait ou non de moyens d'existence suffisants, et une pareille perspective serait bien de nature à l'inciter à profiter, pendant l'exécution des travaux forcés, des faveurs réservées à sa bonne conduite, de même qu'elle le maintiendrait dans la bonne voie par la crainte de les perdre.

Dans ce sens, le Conseil général de la Nou-

1. D. M. du 28 octobre 1887, B. O. T. Calédonie, p. 676.

velle Calédonie avait, en 1887, émis le vœu que : « le régime de la relégation collective fût imposé « par une loi à tous les libérés qui ne pour- « raient pas justifier de moyens d'existence cer- « tains. » (1).

De son côté, le Conseil général de la Guyane avait demandé, en 1885, « que la loi de 1854 fût « abrogée, et que, par suite, les moyens de « rapatriement fussent donnés aux libérés (2). »

Bien que divergents dans leur expression, les désirs de ces deux assemblées étaient au fond de même nature et inspirés par l'inquiétude que leur causait la présence d'individus dangereux.

Qu'on veuille bien le remarquer, la modification législative que je préconise n'aurait rien d'anti-juridique, je dirai même qu'elle ferait cesser une anomalie. En effet, les peines accessoires sont généralement proportionnées aux peines principales ; dès lors, deux condamnations à la réclusion entraînant la relégation, il paraîtrait rationnel qu'elle fût la conséquence d'une seule condamnation aux travaux forcés ; elle remplacerait ainsi l'obligation de résidence édictée par la loi du 30 mai 1854 et dont l'expérience a démontré l'insuffisance.

1. D. M. du 28 octobre 1887. B. O. T. Calédonia, P. 676.
2. D. M. du 19 mars 1885, B. O. Guyane, p. 180.

On objectera peut-être que la relégation a été introduite dans nos lois pour réprimer l'état de récidive constaté. Je répondrai qu'il résulte des débats parlementaires que le législateur de 1885 a refusé de voir dans cet état, comme le proposait le rapporteur, M. Waldeck-Rousseau, un délit spécial et que, d'autre part, la loi du 28 juillet 1894 a rendu la relégation applicable à des condamnés primaires.

Je laisse à de plus compétents que moi le soin d'apprécier la valeur d'une pareille proposition que je me contente de leur soumettre.

Qu'il me soit seulement permis de faire remarquer que l'adoption de cette réforme aurait pour conséquence une nouvelle et utile aggravation des travaux forcés.

TITRE VII

Peines privatives de la liberté, non absorbées, à subir après la libération des travaux forcés.

Une difficulté s'est présentée à propos de l'immatriculation à la relégation encourue dans les conditions prévues par la loi du 27 mai 1885, des libérés astreints à la résidence. Cette difficulté vient du texte de l'article 4 : 1° qui semble établir, à première vue, que l'accomplissement de l'obligation de résidence serait un obstacle à l'exécution de la relégation, ce qui amènerait ce résultat bizarre que l'individu condamné à moins de huit ans de travaux forcés ne subirait la relégation qu'à l'expiration de l'obligation de résidence pendant laquelle il jouirait d'un régime moins répressif, et que le condamné a plus de huit ans de tra-

vaux forcés, considéré, par conséquent, comme plus coupable que le précédent échapperait complètement à la relégation.

Cette manière de voir qui est encore celle de beaucoup d'auteurs et qui est conforme au principe de l'interprétation favorable, avait d'abord été admise par la chancellerie du garde des sceaux qui avait, toutefois, recommandé de proposer pour la grâce les libérés tenus à la résidence perpétuelle afin d'éviter qu'ils échappassent à la relégation (1).

Mais le département de la marine et des colonies répugnant à détourner ainsi le droit de grâce de son véritable but, saisit de nouveau de la question le ministre de la justice qui, revenant sur sa première opinion, reconnut conformément à l'arrêt rendu par la Cour de Cassation le 27 octobre 1887, que la relégation n'est pas inconciliable avec l'obligation de résidence, sauf à imputer sur cette peine le temps passé à la relégation dans le cas de remise de cette dernière (2).

Cette interprétation semble devoir prévaloir, car sans cela, les forçats tenus à la résidence per-

1. D. M. du 9 septembre 1887. B. O. T. Calédonie, P. 559.
2. D. M. du 9 juin 1890. B. O. T. Guyane, P. 440.

pétuelle, les plus nombreux (1), échapperaient complètement à la relégation ce qui serait d'autant plus absurde que le texte prévoyant d'une façon formelle l'application de cette peine dans le cas de deux condamnations aux travaux forcés, les moins coupables, les condamnés à moins de 8 ans, seraient seuls visés et atteints seulement à l'époque où ils auraient terminé la période de résidence.

La rédaction défectueuse de l'article 4-1° ne s'explique que par les nombreux remaniements auxquels a donné lieu le projet de loi. D'après certains commentateurs les mots « sans qu'il soit dérogé, etc... » n'auraient été maintenus que par suite d'une erreur ; d'après d'autres, ils viseraient l'hypothèse de la remise de la relégation. Il importe peu d'ailleurs de s'attacher à l'une ou l'autre explication, car le résultat paraît devoir être le même.

Une décision plus regrettable de la jurisprudence, bien qu'elle paraisse conforme aux principes, c'est celle qui interdit aux tribunaux de

1. Voici la répartition des forçats proportionnellement à la durée de la peine (moyenne basée sur 1000 condamnations).

A perpétuité.....	15,9	pour o/o
A 8 ans et au-dessus.....	55,7	»
A moins de 8 ans.....	28,4	»

prononcer la relégation accessoirement aux travaux forcés à perpétuité pour le motif que les magistrats : « ne peuvent sans excès de pouvoir, « régler par avance l'éventualité qu'il ne leur « appartient pas de prévoir, d'une remise ou d'une « diminution de peine qui appartient uniquement « à l'initiative du chef de l'État » (1). Il en résulte que le condamné aux travaux forcés à perpétuité, dont la peine a été commuée, est mieux traité que le condamné à temps, lorsqu'ils sont tous deux dans les cas de récidive de la loi de 1885.

Il arrive souvent aussi que des condamnations prononcées avant celle des travaux forcés (emprisonnement, réclusion) et non absorbées par celle-ci doivent être subies postérieurement à la libération.

Dans le cas où le forçat ayant eu une bonne conduite a été mis en concession ou a obtenu le bénéfice de l'assignation, il est d'usage de lui faire remise de ces peines ; il serait en effet illogique qu'ayant suspendu en sa faveur l'exécution des travaux forcés, on l'incarcérât ensuite pour des peines de gravité moindre.

Mais la grâce n'est pas possible lorsque la conduite du transporté a été répréhensible ; dans cette hypothèse, pour des raisons d'ordre budgétaire, et

1. Arrêt de la Cour de Cassation du 26 juin 1886. Affaire Gauthier.

sans doute aussi parce qu'il serait bizarre de lui faire subir l'emprisonnement ou la réclusion dans les conditions des articles 21 et 40 du Code pénal, et dans la colonie même où il a purgé les travaux forcés à air libre, il est maintenu sur les chantiers ou camps de la transportation où il lui est fait application, suivant le cas, du décret du 20 août 1853 sur le régime spécial des réclusionnaires coloniaux ou de l'article 12 du décret du 29 septembre 1890 relatif au mode d'exécution de la peine de l'emprisonnement prononcée contre les libérés astreints à la résidence.

Cette première dérogation au droit commun en a entraîné une seconde qui a été aussi la conséquence de l'innovation rappelée ci-dessus de l'article 12 du décret du 29 septembre 1890. L'article 245 du Code pénal ne prévoyant que l'évasion ou la tentative d'évasion par bris de prison ou par violence, les pénalités qu'il comporte n'auraient presque jamais atteint des individus qui ne sont pas enfermés, aussi le décret du 25 avril 1893 a-t-il étendu aux transportés libérés des travaux forcés ayant à subir des peines de réclusion et d'emprisonnement les dispositions du décret du 30 juin 1891 qui a déterminé les éléments constitutifs du délit d'invasion commis par les réclusionnaires coloniaux.

CONCLUSION

En résumé, la transportation considérée comme mode d'exécution de la peine des travaux forcés mérite d'être conservée dans notre système pénitentiaire, parce qu'elle rend presqu'impossible la récidive des grands crimes.

Réorganisée comme elle l'a été dans ces dernières années, elle présente des garanties d'expiation suffisantes pour la rendre redoutable.

Seule, la situation faite aux libérés peut encore être inquiétante pour les colonies pénitentiaires et me semblerait utilement modifiée par la substitution législative de la relégation à l'obligation de résidence.

Au point de vue de la colonisation, la transportation est appelée à rendre de très grands services, mais seulement s'il est tenu compte des conditions climatériques et économiques des pays qui la reçoivent et si elle est employée concurremment avec l'immigration dans les régions peu peuplées.

Voici, à cet égard, le programme qui me paraîtrait pouvoir être adopté :

Nos possessions d'outre-mer susceptibles de recevoir les forçats parce qu'elles présentent de grands travaux d'utilité publique à entreprendre, une population et des ressources insuffisantes pour les accomplir, peuvent se diviser en deux groupes, eu égard à l'acclimatement des condamnés de race caucasique : le premier comprenant la Nouvelle-Calédonie, Taïti et la plupart des îles françaises de l'Océanie où l'homme blanc peut vivre d'un labeur manuel, et, dans ces conditions, prospérer ; le second dans lequel il faut classer la Guyane, le Soudan, le Congo, etc., où l'Européen est tenu à des précautions hygiéniques qui ne peuvent se concilier qu'avec un travail intellectuel.

Au premier groupe seraient réservés, comme cela a lieu aujourdhui pour la Nouvelle-Calédonie, les condamnés les meilleurs, ceux qui ont été frappés pour crimes passionnels ou militaires, occupés pendant la période de répression aux travaux d'utilité publique, routes, canaux, défrichements de terre et constructions de cases pour les colons, etc., ils feraient ensuite d'excellents concessionnaires, à condition de n'être pas isolés, de ne pas former une agglomération à part,

d'être, au contraire, placés au milieu d'immigrants nombreux que l'on devrait recruter en Europe autant que possible.

Le deuxième groupe recevrait les criminels les plus endurcis que l'on emploierait aux mêmes travaux d'utilité publique; mais, pour eux, la mise en concession, l'assignation, seraient des faveurs tout à fait exceptionnelles et leur mariage ne serait jamais autorisé qu'avec des femmes de races de couleur. De même, les travailleurs libres indispensables pour exploiter les terrains préparés par la transportation devraient venir de l'Asie ou de l'Afrique.

Mais les colonies dont nous parlons étant pauvres, en voie de formation, sont incapables de fournir les ressources nécessaires pour l'exécution d'un pareil programme; il faudrait donc considérer la main d'œuvre des condamnés comme une subvention matérielle qui leur serait accordée. Tout au plus pourrait-on compter sur les budgets locaux pour résoudre la question capitale de l'immigration.

TABLE DES MATIÈRES

TITRE PREMIER. — Considérations générales..... 5
CHAPITRE PREMIER. — Objet et utilité de cette étude..... 5
CHAPITRE II. — Historique de la transportation..... 13
§ 1er. — Cas d'application en Angleterre et en France.... 13
§ 2. — Colonisation de l'Australie par les convicts..... 20
CHAPITRE III. — Réfutation de quelques critiques dirigées contre la transportation..... 35
TITRE II. — Commentaires de la loi du 30 mai 1854..... 51
TITRE III. — Essais de colonisation pénitentiaire à la Guyane et à la Nouvelle Calédonie..... 75
CHAPITRE PREMIER. — Guyane..... 7
CHAPITRE II. — Nouvelle Calédonie..... 88
CHAPITRE III. — Dépenses occasionnées par la transportation à la Guyane et à la Nouvelle Calédonie..... 94
TITRE IV. — Moyens de répression..... 99
CHAPITRE PREMIER. — Régime disciplinaire et pénalités applicables aux forçats..... 99
§ 1er. — Période antérieure au décret du 18 juin 1880..... 99
§ 2. — Décret du 18 juin 1880..... 103
§ 3. — Décrets des 5 octobre 1889 et 4 septembre 1891... 109
CHAPITRE II. — Emploi de la main d'œuvre pénale pendant la période d'expiation..... 116

TITRE V. — Faveurs accordées aux transportés de bonne conduite..... 120
CHAPITRE PREMIER. — Assignation..... 121
CHAPITRE II. — Libération conditionnelle..... 124
CHAPITRE III. — Grâce..... 127
CHAPITRE IV. — Concessions..... 135
§ 1er. — Décret du 31 août 1878..... 135
§ 2. — Décret du 18 janvier 1895..... 147
TITRE VI. — Situation des libérés astreints à la résidence dans les colonies pénitentiaires..... 159
TITRE VII. — Peines privatives de la liberté non absorbées à subir après la libération des travaux forcés..... 171
CONCLUSION..... 176

IMPRIMERIE DES ECOLES, HENRI JOUVE, 15, RUE RACINE, PARIS.

This book should be returned to the Library on or before the last date stamped below.

A fine of five cents a day is incurred by retaining it beyond the specified time.

Please return promptly.

Soc 3573.55
Questions coloniales de la transpor
Widener Library
004977736
3 2044 088 971 387